Office national de l'énergie

National Energy Board

Motifs de décision

TransCanada PipeLines Limited

RH-2-2004

Phase I

Septembre 2004

Droits et Tarif

Canada

Office national de l'énergie

Motifs de décision

Relativement à

TransCanada PipeLines Limited

Demande visant les droits et le Tarif de 2004 du réseau principal

RH-2-2004

Phase I

Septembre 2004

Autorisation de reproduction

Le contenu de cette publication peut être reproduit à des fins personnelles, éducatives et(ou) sans but lucratif, en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autre permission de l'Office national de l'énergie, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude de l'information reproduite, que l'Office national de l'énergie soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite en collaboration avec l'Office national de l'énergie ou avec son consentement.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire l'information contenue dans cette publication à des fins commerciales, faire parvenir un courriel à : info@neb-one.gc.ca

Permission to Reproduce

Materials may be reproduced for personal, educational and/or non-profit activities, in part or in whole and by any means, without charge or further permission from the National Energy Board, provided that due diligence is exercised in ensuring the accuracy of the information reproduced; that the National Energy Board is identified as the source institution; and that the reproduction is not represented as an official version of the information reproduced, nor as having been made in affiliation with, or with the endorsement of the National Energy Board.

For permission to reproduce the information in this publication for commercial redistribution, please e-mail: info@neb-one.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada 2004
représentée par l'Office national de l'énergie

N° de cat. NE22-1/2004-2F
ISBN 0-662-77427-2

Ce rapport est publié séparément dans les deux langues officielles.

Demandes d'exemplaires :
Bureau des publications
Office national de l'énergie
444, Septième Avenue S.-O.
Calgary (Alberta) T2P 0X8
Courrier électronique : publications@neb-one.gc.ca
Télécopieur : (403) 292-5576
Téléphone : (403) 299-3562
1-800-899-1265

Des exemplaires sont également disponibles à la bibliothèque de l'Office
(rez-de-chaussée)

Imprimé au Canada

© Her Majesty the Queen in Right of Canada 2004 as represented by the National Energy Board

Cat No. NE22-1/2004-2E
ISBN 0-662-37696-X

This report is published separately in both official languages.

Copies are available on request from:
The Publications Office
National Energy Board
444 Seventh Avenue S.W.
Calgary, Alberta, T2P 0X8
E-Mail: publications@neb-one.gc.ca
Fax: (403) 292-5576
Phone: (403) 299-3562
1-800-899-1265

For pick-up at the NEB office:
Library
Ground Floor

Printed in Canada

Table des matières

Liste des figures ii
Liste des tableaux ii
Liste des annexes ii
Sigles et abréviations iii
Exposé et comparutions v
Glossaire vii

1. Introduction 1
1.1 Contexte 1
1.2 Aperçu de la demande 3
1.3 Liste des questions 5

2. Besoins en produits 6

3. Base tarifaire 8

4. Coûts d'exploitation, d'entretien et d'administration 10
4.1 Coûts d'EE et A – Généralités 10
4.2 Rémunération directe totale 13
4.2.1 Incitatifs à long terme 13
4.3 Coûts de conversion du régime de retraite 16

5. Impôt sur les bénéfices 19

6. Incitatifs 20
6.1 Programme d'incitation aux économies de gaz combustible 20

7. Capacité de transport par des tiers sur le réseau GLGT 26

8. Conception des droits et questions tarifaires 29
8.1 Service de transport garanti à court terme 29
8.2 Service de transport garanti non renouvelable 29

9. Comptes de report 34
9.1 Coûts de réparation et de révision 34
9.2 Coûts de réglementation 36

10. Entente relative à l'exploitation des compresseurs 40

11. Code de conduite 45

12. Dispositif 46

Liste des figures

1-1 Réseau principal de TransCanada 4

Liste des tableaux

2-1 Comparaison des besoins en produits proposés de 2004 aux dépenses réelles de 2003 6
3-1 Comparaison de la base tarifaire moyenne proposée pour 2004 à la base tarifaire moyenne de l'année réelle 2003 8
6-1 Barème d'incitatifs proposé pour 2004 et barème approuvé de 2003 pour le programme d'incitation aux économies de gaz combustible 21

Liste des annexes

I Ordonnance AO-2-TGI-07-2003 47

Sigles et abréviations

$10^3m^3/j$	millier de pieds cubes par jour
ACIG	Association des consommateurs industriels de gaz
ACPP	Association canadienne des producteurs pétroliers
CAF	Cour d'appel fédérale
CÉO	Commission de l'énergie de l'Ontario
CMPCAI	coût moyen pondéré du capital après impôt
Coral/CA	Coral Energy Canada Inc. et la Cogenerators Alliance
Demande de révision	demande de TransCanada concernant la révision et la modification de la décision RH-4-2001 et des ordonnances connexes
Demande visant les droits de 2004	demande de TransCanada visant les droits et le Tarif de 2004
É.-U. ou États-Unis	États-Unis d'Amérique
EE et A	exploitation, entretien et administration
EEC	entente relative à l'exploitation des compresseurs
EUB	Energy and Utilities Board de l'Alberta
Gaz Métro	Société en commandite Gaz Métro
GJ	gigajoule
GLGT	Great Lakes Gas Transmission Company
Gpi^3/j	milliard de pieds cubes par jour
GTA	gains totaux des actionnaires
GTD	Groupe de travail sur les droits de TransCanada
ILT	incitatifs à long terme
Loi sur l'ONÉ	*Loi sur l'Office national de l'énergie*
Office ou ONÉ	Office national de l'énergie
Ontario	ministre de l'Énergie de la province de l'Ontario

PIÉGC	programme d'incitation aux économies de gaz combustible
Potter	Potter Station Power Co. Ltd.
Québec	procureur général du Québec
RCA	rendement du capital-actions
R et R	réparation et révision
RDT	rémunération directe totale
Règlement incitatif de 1996-1999	Règlement incitatif de 1996-1999 de TransCanada concernant le recouvrement des coûts et le partage des recettes
Règlement sur les P et T de 2001-2002	Règlement de TransCanada concernant les prix et le transport sur la canalisation principale en 2001-2002
réseau principal	réseau principal de transport de gaz naturel de TransCanada
RRC	régime de retraite combiné
RRCD	régime de retraite à cotisations déterminées
RRPD	régime de retraite à prestations déterminées
SG	service garanti
SG-NR	service de transport garanti non renouvelable
SEC TCÉ	SEC TransCanada Électricité
TGCT	transport garanti à court terme
TI	transport interruptible
TPT	transport par des tiers
TransCanada	TransCanada PipeLines Limited
Union	Union Gas Limited
ZLE	zone de livraison de l'Est

Exposé et comparutions

CONFORMÉMENT À la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (Loi sur l'ONÉ) et à ses règlements d'application;

PAR SUITE D'une demande que TransCanada PipeLines Limited (TransCanada) a présentée en vertu de la partie IV de la Loi sur l'ONÉ pour obtenir l'approbation des droits exigibles au titre des services de transport offerts sur son réseau principal au cours de la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2004;

CONFORMÉMENT À l'ordonnance d'audience RH-2-2004;

Entendue à Ottawa (Ontario), les 14, 15, 16, 17, 21, 22, 24 et 25 juin 2004;

DEVANT :

J-P. Théorêt	Membre présidant l'audience
D.W. Emes	Membre
G. Caron	Membre

Comparutions	**Société ou organisme**	**Témoins**
C.K. Yates, c.r.	TransCanada PipeLines Limited	G. Aker R. Barham R. Boulter D. Ferguson C. Frew L. Hobbs A. Leong P. MacGregor J. Murta S. Ricketts D. Rouillard D. Russell R. Tarvydas C. Tosi R. Whitmore
N.J. Schultz	Association canadienne des producteurs pétroliers	B. Troicuk C. Worthy
V.J. DeRose	Association des consommateurs industriels de gaz	

Comparutions	Société ou organisme	Témoins
C. Worthy	BP Canada Energy Company	
T. Lang	Cargill Power & Gas Markets	
R.J. King	Cogenerators Alliance	M. Stauft U. Valiante
R.J King	Coral Energy Canada Inc.	J. Cifaratto M. Stauft
T. Persad	Enbridge Gas Distribution Inc.	
B. Fraser	EnCana Corporation	
M. Perlman	New York State Electric & Gas Corporation et Rochester Gas and Electric Corporation	
L.-C. Ratelle	Société en commandite Gaz Métro	
G. Cameron	Union Gas Limited	
J.C. Turchin	Ministre de l'Énergie de la province de l'Ontario	
M. Bouchard R. Richard	Procureur général du Québec	
A. Ross D. Saumure	Office national de l'énergie	

Glossaire

année d'essai	Période (habituellement de 12 mois consécutifs) utilisée aux fins de l'établissement des droits. L'année d'essai 2004 correspond à la période comprise entre le 1er janvier et le 31 décembre 2004.
année de base	Période tendancielle (habituellement de 12 mois consécutifs), pour laquelle des données réelles sont disponibles et qui sert de point de départ pour déterminer les droits d'une année d'essai future. L'année de base 2002 vise la période comprise entre le 1er janvier et le 31 décembre 2002.
année réelle	Période tendancielle (habituellement de 12 mois consécutifs) comprise entre l'année de base et l'année d'essai. L'année réelle 2003 vise la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2003.
base tarifaire	Montant d'investissement sur lequel il est permis de toucher un rendement. La base tarifaire comprend ordinairement la valeur nette des installations en service, plus une provision pour le fonds de roulement.
besoins en produits	Montant qu'une société cherche à recouvrer par le biais des droits en vue de couvrir son coût du service.
coefficient d'utilisation	Rapport entre les besoins moyens au cours d'une période donnée et les besoins maximums pour la même période, habituellement calculé pour un an et exprimé sous forme de pourcentage.
compte de report	Pour des fins de réglementation, compte qui sert habituellement à inscrire des produits et des charges jusqu'à ce que l'organisme de réglementation décide des modalités de clôture du compte.
courbes du combustible cibles	Schéma représentant les fluctuations des besoins quotidiens moyens en combustible en fonction des livraisons journalières moyennes.
Dawn	Centre nord-américain de commercialisation du gaz situé dans le sud de l'Ontario (c.-à-d. le carrefour de Dawn).

droit	Prix exigé par une société pipelinière pour l'utilisation de ses installations.
GH-2-93	Instance de l'ONÉ portant sur une demande de TransCanada concernant l'agrandissement des installations en 1994 et 1995.
Groupe de travail sur les droits	Groupe de travail mixte de l'industrie, créé par TransCanada, qui regroupe tous les secteurs de l'industrie gazière (producteurs, commercialisateurs, courtiers, sociétés pipelinières) en plus des gouvernements provinciaux, des sociétés de distribution locale et des consommateurs industriels ultimes.
rendement de la base tarifaire (rendement)	Rendement qu'une société réglementée réalise sur la base tarifaire approuvée.
rendement du capital-actions	Rendement qu'une société réglementée réalise sur son capital-actions ordinaire.
RH-1-2002	Instance de l'ONÉ portant sur la demande de TransCanada visant les droits et le Tarif de 2003.
RH-R-1-2002	Décision de l'ONÉ concernant la demande de révision et de modification de la décision RH-4-2001 de l'Office et des ordonnances connexes.
RH-4-2001	Instance de l'ONÉ portant sur la demande de TransCanada concernant un rendement équitable pour 2001-2002 et le coût du capital du réseau principal.
RH-1-2001	Instance de l'ONÉ portant sur la demande de TransCanada visant les droits et le Tarif de 2001-2002.
RH-2-95	Instance de l'ONÉ portant sur la demande de TransCanada visant les droits de 1996.
RH-2-94	Instance de l'ONÉ portant sur le coût du capital de plusieurs sociétés pipelinières.
RH-4-93	Instance de l'ONÉ portant sur la demande de TransCanada visant les droits de 1994.
RH-4-81	Instance de l'ONÉ visant les droits exigibles par TransCanada à compter du 1er juillet 1981.

station 75	Station de compression située sur le réseau principal de TransCanada près de Nipigon, en Ontario.
Tarif	Modalités suivant lesquelles une société pipelinière offre ou fournit des services, y compris les droits, les règles et les règlements, ainsi que les pratiques se rapportant à des services particuliers.
zone de livraison	Région géographique à l'intérieur d'une zone tarifaire, qui comprend plusieurs points de livraison où les expéditeurs prennent livraison de leur gaz naturel.

Chapitre 1

Introduction

1.1 Contexte

TransCanada PipeLines Limited (TransCanada) est propriétaire-exploitante du réseau principal de transport de gaz naturel TransCanada (réseau principal). Ce réseau de transport de gaz à haute pression s'étend de la frontière de l'Alberta jusque dans la province de Québec, en passant par la Saskatchewan, le Manitoba et l'Ontario, et se raccorde à divers gazoducs en aval, canadiens et internationaux. En outre, le réseau principal intégré comprend des droits contractuels de transport de gaz sur le réseau de Great Lakes Gas Transmission Company (GLGT), soit d'Emerson (Manitoba) à St. Clair (Michigan); sur le réseau de Union Gas Limited (réseau Union), de Dawn (Ontario) à Parkway (Ontario) et à Kirkwall (Ontario); et sur le réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes. La figure 1-1 contient une carte du réseau principal intégré.

De 1972 à 1995, les droits exigibles sur le réseau principal ont généralement été fixés au moyen d'audiences tarifaires annuelles.

Pendant la période de quatre ans allant de 1996 à 1999, le réseau principal a été exploité sous le régime du Règlement incitatif sur le recouvrement des coûts et le partage des recettes (Règlement incitatif de 1996-1999), que l'Office a approuvé dans le cadre de sa décision RH-2-95.

Les parties ont tenté, sans succès, de négocier une prolongation d'un an du Règlement incitatif de 1996-1999 pour l'année 2000. Finalement, TransCanada et ses parties prenantes ont pu négocier pour 2000 une entente d'un an distincte portant sur le coût du service.

Pour les années 2001 et 2002, l'Office a approuvé les modalités du Règlement concernant les prix et le transport sur la canalisation principale (Règlement sur les P et T de 2001-2002), suivant sa décision RH-1-2001. Ce règlement établissait la méthode de conception des droits qui serait utilisée, les dispositions tarifaires applicables et les éléments constitutifs des besoins en produits du réseau principal, exception faite des montants se rapportant au coût du capital. L'Office a déterminé le coût du capital du réseau principal pour les années 2001 et 2002 au cours de l'instance RH-4-2001, qui portait sur la demande de TransCanada concernant un rendement équitable pour les années en question.

Le 21 juin 2002, l'Office a publié sa décision RH-4-2001 dans laquelle il a rejeté la méthode du coût moyen pondéré du capital après impôt (CMPCAI) que TransCanada avait proposée pour l'établissement de son coût du capital et a déterminé que le rendement du capital-actions (RCA) que permettait d'obtenir la formule de rajustement du RCA découlant de l'instance RH-2-94 convenait encore dans le cas du réseau principal. De plus, l'Office a approuvé le relèvement du ratio présumé du capital-actions ordinaire du réseau principal, à compter du 1er janvier 2001, qui est passé de 30 à 33 %.

Le 16 septembre 2002, dans une demande présentée aux termes du paragraphe 21(1) de la Loi sur l'ONÉ et de l'article 44 des *Règles de pratique et de procédure de l'Office national de l'énergie*, TransCanada a sollicité la révision et la modification de la décision RH-4-2001, ainsi que des ordonnances TG-3-2002, AO-1-TG-3-2002 et TG-4-2002 au moyen desquelles cette décision avait été appliquée (demande de révision).

Toujours le 16 septembre 2002, TransCanada a déposé sa demande visant les droits de 2003, qui comprenait des renseignements sur la base tarifaire proposée, les besoins en produits, la méthode de conception des droits et les changements proposés à la tarification. Dans cette demande, les renseignements sur le rendement n'étaient présentés qu'à titre indicatif et TransCanada a demandé expressément que l'Office détermine le rendement du réseau principal pour 2003 en fonction de la décision qu'il rendrait au sujet de la demande de révision. L'Office a statué sur la demande visant les droits de 2003 dans sa décision RH-1-2002, en date de juillet 2003.

Le 20 février 2003, l'Office a publié sa décision RH-R-1-2002, qui portait sur la demande de révision de TransCanada. L'Office avait jugé que la demande de révision n'avait soulevé aucun doute quant au bien-fondé de sa décision RH-4-2001.

Dans une requête datée du 21 mars 2003, TransCanada a sollicité l'autorisation de la Cour d'appel fédérale (CAF) en vue d'interjeter appel de la décision RH-R-1-2002 de l'Office. La CAF a accueilli la requête et, au début de 2004, a entendu l'appel de TransCanada en cette matière.

Le 26 janvier 2004, TransCanada a déposé auprès de l'Office sa demande visant les droits de 2004, dans laquelle elle sollicitait l'approbation des droits exigibles sur le réseau principal pendant la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2004.

Le 23 mars 2004, l'Office a publié l'ordonnance d'audience RH-2-2004 pour convoquer une audience publique orale en deux phases en vue de l'examen de la demande visant les droits de 2004 de TransCanada. L'ordonnance établissait que la phase I se tiendrait à Ottawa (Ontario), à compter du 14 juin 2004, et traiterait de toutes les questions soulevées dans la demande, sauf celle du coût du capital. À ce moment là, l'Office a indiqué qu'il ne convenait pas d'entamer d'autres étapes de la procédure de la phase II tant que la CAF n'aurait pas fait connaître sa décision au sujet de l'appel interjeté par TransCanada à l'encontre de la décision RH-R-1-2002 de l'Office.

Le 16 avril 2004, la CAF a publié ses motifs de jugement et rejeté l'appel de TransCanada à l'encontre de la décision RH-R-1-2002[1].

Le 12 mai 2004, TransCanada a informé l'Office que, compte tenu de la décision de la CAF, elle ne demanderait pas, en 2004, que l'Office s'écarte de la formule de rajustement du RCA découlant de l'instance RH-2-94. Elle a également indiqué qu'elle maintiendrait sa requête visant à faire approuver pour 2004 une structure du capital fondée sur un ratio présumé du capital-actions ordinaire de 40 %. Le 28 mai 2004, TransCanada a déposé les modifications connexes à sa demande visant les droits de 2004.

---

1 *TransCanada PipeLines Ltd. c. Canada (Office national de l'énergie)*, [2004] A.C.F. nº 654 (CAF).

Le 7 juin 2004, l'Office a rendu l'ordonnance modificatrice AO-1-RH-2-2004 fixant la marche à suivre pour la phase II, qui devait débuter le 25 octobre 2004 à Calgary (Alberta). Le 23 juillet 2004, le début de l'audience a été reporté au 22 novembre 2004.

La phase I a débuté le 14 juin 2004 et a nécessité huit jours d'audience, prenant fin le 25 juin 2004.

Les présents Motifs de décision exposent les décisions de l'Office concernant uniquement les questions visées par la phase I de l'instance.

1.2 Aperçu de la demande

Dans sa demande visant les droits de 2004, TransCanada a prié l'Office d'approuver les droits exigibles sur le réseau principal au cours de la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2004. La demande, dans sa version modifiée, sollicite le maintien du Programme d'incitation aux économies de gaz combustible (PIÉGC) de 2003, sous réserve de modifications, l'établissement d'un nouveau service de transport garanti non renouvelable (SG-NR), des modifications au service de transport garanti à court terme (TGCT) existant, et un changement à la structure du capital du réseau principal qui ferait passer le ratio du capital-actions ordinaire du niveau approuvé de 33 % au niveau proposé de 40 %. Dans sa demande, TransCanada sollicite également l'approbation de la base tarifaire proposée pour 2004, du rendement de la base tarifaire et d'autres éléments associés aux besoins en produits.

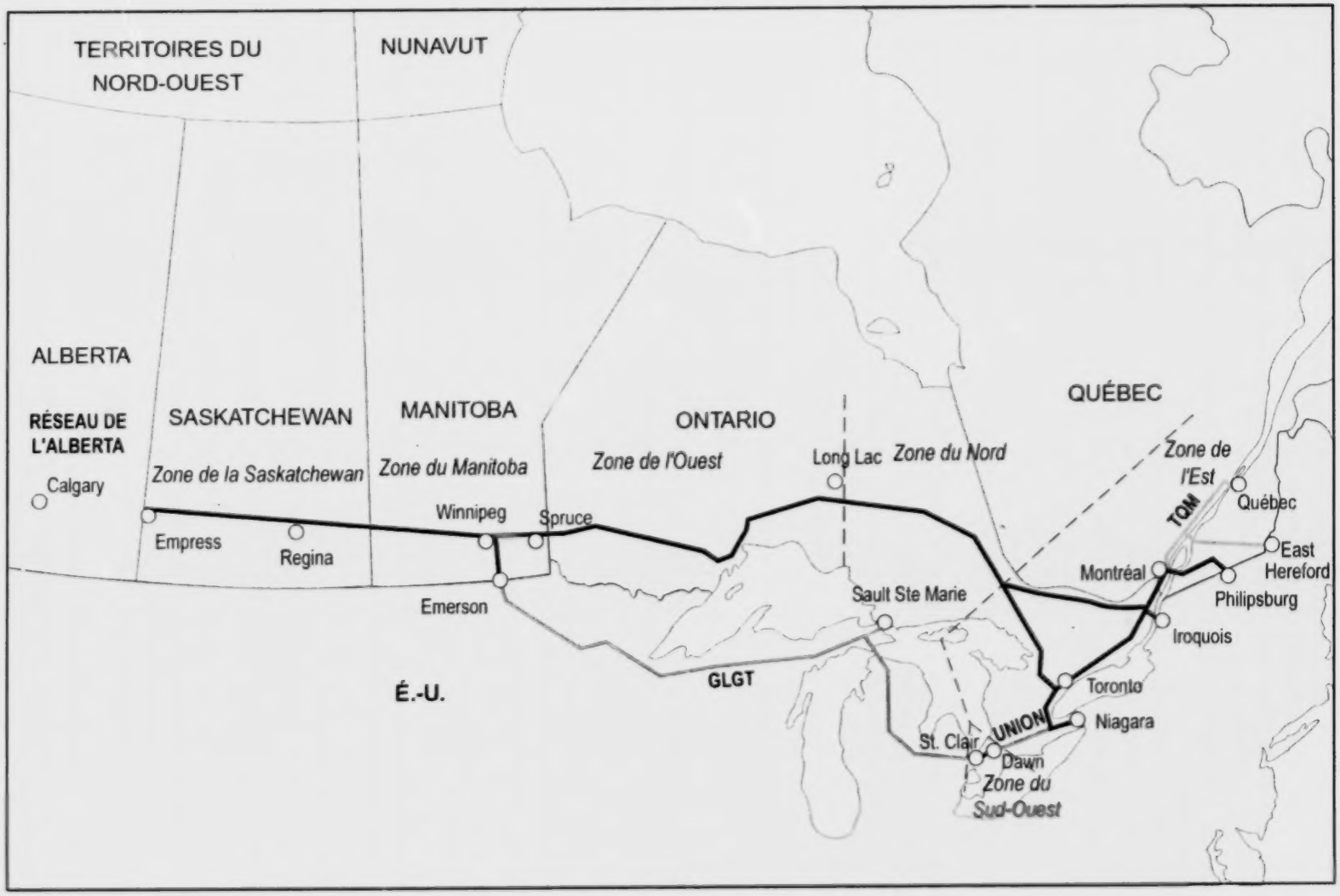
L'information contenue dans les présents Motifs de décision reflète les modifications que TransCanada a apportées à la demande le 28 mai 2004.

TransCanada a sollicité pour l'année d'essai 2004 l'approbation d'une base tarifaire moyenne de 8 202,7 millions de dollars et des besoins en produits nets de 1 719,4 millions de dollars. Les éléments constitutifs des besoins en produits nets proposés et de la base tarifaire sont détaillés dans les tableaux 2-1 et 3-1.

À l'origine, TransCanada avait proposé pour 2004 un droit du service garanti (SG) dans la zone de l'Est, pour un coefficient d'utilisation de 100 %, qui correspondrait à 1,222 $/GJ. Le 28 mai 2004, elle a ramené à 1,169 $/GJ le droit proposé pour le SG dans cette zone. En 2003, le droit du SG exigible dans la zone de l'Est avait été fixé à 1,195 $/GJ.

Pendant la période comprise entre le 1er janvier et le 31 juillet 2004, TransCanada a appliqué un droit de 1,222 $/GJ dans la zone de l'Est, à titre de droit provisoire. Celui-ci a été révisé à compter du 1er août 2004 pour s'établir à 1,189 $/GJ.

Figure 1-1
Réseau principal de TransCanada



1.3 Liste des questions

Dans l'ordonnance d'audience RH-2-2004, telle que modifiée, l'Office a relevé les questions suivantes en vue de leur examen au cours de la phase I :

1. L'à-propos de la base tarifaire proposée pour 2004 ainsi que des besoins en recettes prévus et de leurs composantes (sauf la composante du rendement);

2. L'à-propos du programme d'incitation aux économies de gaz combustible;

3. L'à-propos du service de transport garanti non renouvelable proposé (SG-NR);

4. L'à-propos des modifications proposées au service de transport garanti à court terme (TGCT);

5. L'à-propos d'établir les comptes de report proposés.

6. L'à-propos des améliorations éventuelles proposées au service de transport garanti.

L'Office a inclus le sixième point dans la liste des questions à la demande d'un intervenant. Cependant, aucune proposition n'ayant été présentée à ce sujet, il n'a pas été nécessaire de traiter de cette question.

Chapitre 2

Besoins en produits

TransCanada a proposé de recouvrer grâce aux droits perçus en 2004 des besoins en produits nets de 1 719,4 millions de dollars, soit 154,2 millions de dollars de moins que ses dépenses réelles en 2003, qui ont atteint 1 873,6 millions de dollars. Le tableau 2-1 détaille les éléments constitutifs des besoins en produits proposés pour 2004 et les compare aux dépenses réelles de 2003.

Tableau 2-1
Comparaison des besoins en produits proposés de 2004 aux dépenses réelles de 2003* (en milliers de dollars)

	Dépenses réelles 2003	Changement	Année d'essai 2004
Transport par des tiers	360 015	(4 618)	355 397
Coût d'exploitation des installations de stockage	11 371	805	12 176
Coûts associés à l'intégrité des gazoducs et aux franchises d'assurance	45 200	(13 490)	31 710
Frais recouvrés par l'ONÉ	10 732	2 053	12 785
Rendement	789 692	(57 192)	732 500
Impôts sur les bénéfices	184 030	7 976	192 006
Amortissement	419 834	(4 674)	415 160
Programme de gestion des stocks	12 000	(4 000)	8 000
Coûts liés au gaz et à l'électricité	72 847	(5 570)	67 277
Taxes municipales et impôt provincial sur le capital	115 741	3 031	118 772
Amortissements réglementaires	(69 141)	615	(68 526)
Profit sur la vente de gaz entreposé	(953)	953	-
Exploitation, entretien et administration	228 107	(12 709)	215 398
Coûts (gains) de rachat de la dette	5 738	(47 389)	(41 601)
Coûts liés aux instances réglementaires	2 490	610	3 100
Frais pour excédent de pression	3 772	506	4 278
Besoins en produits bruts	2 191 525	(133 093)	2 058 432
Produits divers			
Produits divers non discrétionnaires	(66 117)	(2 188)	(68 305)
Produits divers discrétionnaires	(251 794)	(18 962)	(270 756)
Total des produits divers	(317 911)	(21 150)	(339 061)
Besoins en produits nets	**1 873 614**	**(154 243)**	**1 719 371**

* Ces renseignements reflètent la preuve révisée de TransCanada en date du 28 mai 2004 et se fondent sur le coût du capital sollicité, qui sera l'objet de la phase II de l'instance.

Taxes municipales

En réponse à une demande de renseignements datée du 3 mai 2004, TransCanada a indiqué que de nouvelles évaluations de ses cotisations en Ontario avaient entraîné une réduction de 696 000 $ du coût estimatif des taxes municipales en Ontario pour 2004.

Décision

Sous réserve de l'incidence que pourraient avoir d'autres décisions rendues par l'Office ailleurs dans les présents Motifs de décision, ainsi que celle des décisions découlant de la phase II de l'instance, l'Office approuve les besoins en produits de 1 719 371 000 $ que TransCanada a proposés pour l'année d'essai 2004, moins le montant de 696 000 $ correspondant à la réduction du coût estimatif des taxes municipales en Ontario pour 2004.

Chapitre 3

Base tarifaire

TransCanada a demandé que l'Office approuve une base tarifaire moyenne de 8 202,7 millions de dollars pour l'année d'essai 2004. Les parties n'ont soulevé aucune préoccupation concernant la base tarifaire ou ses composantes. Le tableau 3-1 présente un sommaire de la base tarifaire proposée.

Tableau 3-1
Comparaison de la base tarifaire moyenne proposée pour 2004 à la base tarifaire moyenne de l'année réelle 2003* (en milliers de dollars)

	Année réelle 2003	Changement	Année d'essai 2004
Investissement du service public			
Valeur brute des installations	12 378 751	10 582	12 389 333
Amortissement cumulé	(3 952 065)	(356 557)	(4 308 622)
Valeur nette des installations	8 426 686	(345 975)	8 080 711
Contributions sous forme d'aide à la construction	(23 220)	(68)	(23 288)
Total – Installations	8 403 466	(346 043)	8 057 423
Fonds de roulement			
Encaisse	23 215	(2 245)	20 970
Taxe sur les produits et services, montant net	(5 585)	1 054	(4 531)
Matériaux et fournitures	30 133	(1 201)	28 932
Gaz en canalisation	42 834	0	42 834
Gaz entreposé	16 194	(577)	15 617
Paiements anticipés et dépôts	1 976	100	2 076
Total – Fonds de roulement	108 767	(2 869)	105 898
Coûts reportés			
Divers postes reportés	45 385	(16 910)	28 475
Reports – exploitation et service de la dette	(29 136)	(1 303)	(30 439)
Surplus des prestations de retraite/post-emploi	27 231	14 094	41 325
Total – Coûts reportés	43 480	(4 119)	39 361
Total – Base tarifaire	8 555 713	(353 031)	8 202 682

* Ces renseignements reflètent la preuve révisée de TransCanada en date du 28 mai 2004 et se fondent sur le coût du capital sollicité, qui sera l'objet de la phase II de l'instance.

Décision

Sous réserve de l'incidence que pourraient avoir d'autres décisions rendues par l'Office ailleurs dans les présents Motifs de décision, ainsi que celle des décisions découlant de la phase II de l'instance, l'Office approuve la base tarifaire de 8 202 682 000 que TransCanada a proposée pour l'année d'essai 2004.

Chapitre 4

Coûts d'exploitation, d'entretien et d'administration

Le présent chapitre traite des questions liées aux coûts d'exploitation, d'entretien et d'administration (EE et A) du réseau principal, notamment des données financières, de la rémunération des employés et des coûts de conversion du régime de retraite.

4.1 Coûts d'EE et A – Généralités

Position de TransCanada

TransCanada a demandé l'approbation d'un budget total de 215,4 millions de dollars au titre des coûts d'EE et A du réseau principal en 2004, somme qui, a-t-elle souligné, est inférieure de 12,7 millions de dollars au montant réel affecté à ce chapitre en 2003, qui s'est élevé à 228,1 millions de dollars. S'il est fait abstraction de l'impact financier du programme d'indemnités de départ qui faisait partie du Règlement sur les P et T de 2001-2002, le montant net du budget d'EE et A prévu pour 2004 s'établit à 212,3 millions de dollars, ou 1,2 million de dollars de moins que le montant net réel correspondant pour 2003, soit 213,5 millions de dollars.

TransCanada a indiqué qu'elle est disposée à fournir des explications détaillées sur chaque article du budget, soulignant qu'elle l'a fait antérieurement lorsqu'on le lui a demandé. Selon TransCanada, la preuve produite au cours de l'audience, conjuguée à la présomption de bonne foi de la direction, devrait amener l'Office à approuver les besoins en produits du réseau principal de TransCanada, tels qu'ils ont été déposés.

TransCanada a soutenu qu'après avoir établi le budget détaillé d'une année d'essai donnée, elle s'applique à comprimer et à gérer les coûts afin d'effectuer des réductions durables, et que c'est à cela qu'incite fondamentalement la réglementation consistant à établir des droits fixes pour une année d'essai à venir. TransCanada a déclaré que suivant cette méthode de réglementation, le service public présente à l'Office une demande fondée sur sa meilleure estimation des coûts de l'année d'essai. Les coûts prévus sont alors soumis à l'examen critique des intervenants et de l'Office, puis sont approuvés ou rejetés. La société pipelinière assume alors le risque d'écarts éventuels. L'incitation, que les intervenants, d'après TransCanada, ont toujours voulu offrir à la société pipelinière, réside dans la possibilité pour cette dernière d'accroître le revenu procuré à ses actionnaires en réalisant des gains d'efficacité. Les expéditeurs, quant à eux, bénéficient d'une réduction à long terme des coûts. Le résultat, selon TransCanada, profite aux deux groupes.

Position et proposition de Coral/CA

Coral Energy Canada Inc. et la Cogenerators Alliance (Coral/CA) ont soutenu que ce n'est qu'en apparence que les coûts prévus d'EE et A du réseau principal semblent diminuer légèrement en 2004. Si l'on se concentre sur les coûts associés aux activités quotidiennes courantes, qui sont tributaires de l'inflation et de l'activité commerciale globale du réseau principal, et si l'on fait

abstraction des coûts inhabituels ou non périodiques, tels que les charges de réparation et de révision (R et R) et les indemnités de départ, les montants budgétés pour 2004 sont de 8,3 % supérieurs aux charges réelles de 2003. Coral/CA ont laissé entendre que cette augmentation est excessive, compte tenu que TransCanada n'a mentionné aucun changement dans ses activités qui ferait augmenter systématiquement ses coûts d'EE et A. De plus, un examen des écarts annuels récents indique que TransCanada a surestimé les charges d'EE et A du réseau principal d'environ 10 millions de dollars dans chacune des trois dernières années. D'après Coral/CA, c'est une indication que la méthode de réglementation actuelle établissant des droits fixes pour une année d'essai à venir ne fonctionne pas très bien pour ce qui concerne les coûts d'EE et A.

Coral/CA ont exprimé des inquiétudes au sujet de la difficulté qu'ont les intervenants à évaluer le caractère raisonnable des prévisions des coûts d'EE et A soumises par TransCanada. Elles ont laissé entendre qu'on ne peut pas simplement présumer de la raisonnabilité des prévisions d'un service public. Selon Coral/CA, il y a conflit d'intérêts car un service public est toujours porté à être prudent dans ses prévisions.

Coral/CA ont souligné que, en principe, la méthode de réglementation actuelle fondée sur l'établissement de droits fixes pour une année d'essai à venir constitue une façon logique d'aborder le problème, mais que certaines conditions doivent exister pour que la formule fonctionne convenablement et que ces conditions ne sont pas présentes dans le cas de TransCanada. Selon Coral/CA, la fiabilité de la méthode de prévision des charges d'EE et A est au coeur du problème. Coral/CA ont souligné que se fier au montant des coûts budgétés par TransCanada pour l'année d'essai n'est pas la meilleure façon de prédire les coûts réels.

Tout en reconnaissant qu'aucune approche n'est parfaite, Coral/CA ont exprimé l'avis qu'il y a différentes façons de s'y prendre pour approuver un montant approprié au titre des coûts d'EE et A, que cela soit suivant une méthode rétrospective ou prospective. Ces intervenants ont recommandé une démarche en deux étapes pour déterminer le montant juste des charges d'EE et A, à savoir : premièrement, supprimer les coûts qui ne seront vraisemblablement pas tributaires de l'inflation ou du niveau global des affaires; deuxièmement, fixer pour les autres charges d'EE et A du réseau principal en 2004 un plafond égal au montant des coûts réels de 2003, majoré de 2 % pour l'inflation et minoré d'un gain de productivité présumé de 1 %. Selon les calculs de Coral/CA, ceci entrainerait le rejet d'environ 20 millions de dollars en coûts prévus. Coral/CA ont fait remarquer que cette approche ne constitue pas une véritable formule de réglementation axée sur le rendement parce qu'elle porte seulement sur un an et que la base de coûts du réseau principal serait rajustée chaque année en fonction des coûts réels de l'année précédente. Coral/CA ont reconnu que l'Office avait rejeté une méthode d'approbation similaire dans sa décision RH-1-2002, mais elles ont soutenu qu'il n'y a pas d'autres façons évidentes de résoudre la question des coûts d'EE et A du réseau principal, étant donné que TransCanada continue de surestimer ces derniers.

Position de TransCanada sur la proposition de Coral/CA

TransCanada a souligné que la preuve de Coral/CA laisse clairement entendre que TransCanada gonfle intentionnellement ses prévisions de coûts. Elle a déclaré que c'est, en fait, « une présomption de malhonnêteté de la direction ». TransCanada a affirmé que l'approche du « plafond » que préconisent Coral/CA est simpliste, arbitraire, mal avisée et sans bien-fondé.

TransCanada a souligné qu'elle a présenté une preuve qui démontre que la méthode simpliste du lien avec l'inflation serait inappropriée. Elle a argué que son budget d'EE et A de 2004 repose sur des prévisions exhaustives et défendables des coûts qui surviendront en 2004. Elle a fourni des exemples, tels que des changements importants dans les programmes de travail et des augmentations précises en matière de rémunération et d'indemnités, qui militent contre l'approche du « plafond ».

Enfin, TransCanada a fait valoir qu'une régie, en règle générale, ne devrait pas substituer son jugement sur des questions d'affaires et de gestion à celui de la direction d'un service public, à moins que cette dernière n'abuse de son pouvoir discrétionnaire.

Positions des autres parties

L'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP) a souligné que le modèle de rapport révisé de TransCanada, qui découle des directives données par l'Office dans le cadre de l'instance RH-1-2002 de l'an dernier, procure une base nettement meilleure et très utile pour examiner les coûts d'EE et A de TransCanada.

Opinion de l'Office

Dans sa décision RH-1-2002, l'Office avait déclaré ce qui suit : TransCanada doit fournir une ventilation plus détaillée des coûts du réseau principal, de même que des données sur les employés, pour ses futures demandes de droits, afin de fournir des renseignements plus clairs, d'éviter les nombreuses rondes de demandes de renseignements et de raccourcir la durée des audiences. » Des discussions ultérieures tenues entre TransCanada, des membres du personnel de l'Office et l'ACPP ont abouti, à la présente instance, au dépôt de l'information sur les charges d'EE et A sous une forme modifiée. L'Office prend bonne note de la remarque de l'ACPP selon laquelle le nouveau format donne lieu à une méthode et à un niveau de présentation article par article des données sur les charges qui sont nettement meilleurs et très utiles. L'Office est également d'avis que la présentation révisée constitue une amélioration par rapport à l'information déposée l'an dernier.

Pour ce qui concerne la suggestion de Coral/CA voulant que certains coûts d'EE et A soient assujettis à un « plafond », l'Office craint qu'une telle approche soit excessivement arbitraire et qu'elle empêche TransCanada de réagir convenablement à l'évolution des circonstances. De plus, l'Office estime qu'on n'a pas démontré que l'incitation à réaliser des gains d'efficacité inhérente à une telle approche serait supérieure à celle que procure la méthode en vigueur d'établissement de droits fixes pour une année d'essai à venir.

4.2 Rémunération directe totale

Pour les employés de TransCanada, la rémunération directe totale (RDT) comprend le salaire de base, plus des programmes d'incitatifs à court et à long terme. TransCanada a souligné que la prime de rendement et l'incitatif à long terme sont maintenant des éléments standard d'un régime de rémunération concurrentiel pour tous les échelons d'employés dans l'industrie énergétique. Par exemple, dans ce secteur, 99 % des employés bénéficient d'une prime de rendement, et 86 % ont droit à des incitatifs à long terme. TransCanada a indiqué qu'elle réagit aux tendances du marché afin de demeurer concurrentielle par rapport aux autres entreprises du secteur énergétique. C'est ainsi qu'elle a instauré des programmes d'incitatifs à court et à long terme. TransCanada a soutenu qu'en l'absence de ces programmes, elle offrirait à ses employés une RDT moins concurrentielle que celle qui est offerte par d'autres sociétés du secteur énergétique.

TransCanada a indiqué que ce à quoi elle vise en fixant son objectif de RDT, c'est d'être concurrentielle par rapport à la médiane de son groupe de comparaison, lequel se compose d'environ 25 sociétés d'envergure et de taille similaires oeuvrant dans des secteurs d'activité semblables. TransCanada a fait remarquer que ses enquêtes sur les salaires révèlent que la RDT de l'entreprise pour la majorité des familles d'emplois se situait à plus ou moins 10 % de la médiane du marché en 2003, niveau qu'elle considère être concurrentiel. Ces enquêtes sont conçues, mises à jour et administrées par des consultants externes en rémunération, mais TransCanada choisit le groupe de comparaison définitif.

En réponse à une demande de renseignements datée du 3 mai 2004, TransCanada a indiqué que la mise en oeuvre du programme d'ajustement au marché de 2004 visant les employés à salaire fixe et les salariés a entraîné une réduction de 360 000 $ du coût du service prévu en 2004.

Aucune des parties ne trouvait à redire du niveau global de RDT, mais certaines d'entre elles s'opposaient à la composante des incitatifs à long terme (ILT).

4.2.1 Incitatifs à long terme

Un des points de discussion à l'instance RH-1-2002 a été la question de savoir si les payeurs de droits du réseau principal devraient avoir à payer la totalité des coûts du programme d'ILT qui sont attribués au réseau principal. Dans sa décision, l'Office avait souligné qu'un régime de rémunération variable où les versements sont fonction d'une mesure de l'accroissement de la valeur pour les actionnaires pourrait entraîner un comportement différent de celui qui met l'accent sur les éléments qui profitent aux consommateurs. L'Office avait reconnu que TransCanada, pour être concurrentielle sur le marché de la main-d'oeuvre, doit offrir un ensemble d'éléments de rémunération similaire à celui de son groupe de comparaison et que le fait d'insister sur la valeur pour les actionnaires ne se fait pas nécessairement au détriment des intérêts des expéditeurs. Néanmoins, l'Office avait exprimé l'avis que dans le cas d'ILT, qui récompensent nettement les employés qui alignent leurs intérêts sur ceux des actionnaires, les actionnaires devraient assumer une part importante des coûts du programme d'ILT. En conséquence, l'Office avait déterminé que les payeurs de droits ne devraient payer que 50 % des coûts d'ILT.

TransCanada a demandé que tous les coûts d'ILT soient inclus dans son coût du service pour l'année d'essai 2004.

Position de TransCanada

TransCanada prévoit que les coûts d'ILT augmenteront de 2 millions de dollars pour atteindre 15,1 millions de dollars en 2004, principalement à cause de la mise en oeuvre continue du régime d'unités d'actions pour les cadres et la haute direction. Elle a indiqué que le versement d'incitatifs aux employés de l'entreprise se fait en fonction du rendement, lequel est évalué au regard de plusieurs étalons de mesure au niveau de l'employé même et de l'entreprise. TransCanada emploie un effectif compétent dans l'intérêt des expéditeurs et des actionnaires, et il n'est pas raisonnablement possible de distinguer les avantages qui en découlent pour l'un et l'autre groupe. TransCanada a soutenu qu'elle doit verser un ILT qui est concurrentiel sur le marché pour rémunérer convenablement ses employés dans l'exercice de leurs emplois. Elle a rappelé que l'Office, dans l'instance RH-1-2002, avait rejeté 50 % des coûts d'ILT parce que, à son avis, les ILT récompensent nettement les employés qui alignent leurs intérêts sur ceux des actionnaires. TransCanada a soutenu que l'Office avait invoqué l'étalon des gains totaux des actionnaires (GTA) comme principal motif de rejet. TransCanada a déclaré qu'il y contradiction entre le fait que l'on trouve raisonnable la rémunération totale par employé, mais que l'on rejette des coûts sur la base d'un étalon en particulier. Selon TransCanada, ce n'est pas l'étalon de mesure qui est importe, mais bien la question de savoir si la rémunération totale par employé est appropriée.

TransCanada a aussi fait valoir que les circonstances avaient changé. Dans un récent jugement concernant Union Gas Limited, la Commission de l'énergie de l'Ontario (CÉO) a reconnu l'importance de donner aux services publics la possibilité d'attirer des travailleurs compétents sur le marché en offrant une rémunération concurrentielle. Voici ce qu'a déclaré la CÉO :

> [TRADUCTION] Les programmes d'incitatifs font couramment partie de la gestion d'entreprises dans toutes les branches de l'économie et ils sont maintenant vus par les employés en poste, ainsi que les employés éventuels, comme un élément essentiel du régime de rémunération. À moins qu'il soit prouvé que les programmes d'incitatifs sont exorbitants ou autrement inacceptables, ils devraient être reconnus comme une partie intégrante des besoins en produits des entreprises. Il serait dangereux de créer une situation dans laquelle le service public de distribution de gaz serait la seule, de toutes les catégories d'entreprises, à ne pas pouvoir attirer efficacement et retenir des employés de qualité en offrant des programmes d'incitatifs raisonnables[2].

TransCanada a déclaré que les incitatifs à long terme lui permettent de demeurer concurrentielle sur le marché afin d'attirer efficacement et de conserver les employés compétents qu'il lui faut pour assurer une exploitation sûre, fiable et efficiente de son entreprise. En outre, TransCanada a souligné qu'elle se concentre sur la prestation de services de transport au moindre coût, l'excellence du service à la clientèle et une performance environnementale hors pair, et que ces objectifs sont tout à fait alignés sur ceux des expéditeurs. En conséquence, elle ne voyait aucune

2 CÉO., décision RP-2003-0063 (décision Union), p. 90

différence entre créer de la valeur à long terme pour l'entreprise et répondre aux besoins des expéditeurs.

TransCanada a déclaré qu'une forte performance des titres est l'élément clé de la croissance des GTA et constitue une mesure de rendement globale du degré où l'entreprise fait « les bonnes choses » au cours d'une période prolongée, tel que se concentrer sur le bilan de sécurité, le service à la clientèle et les relations-clients, l'efficacité de l'exploitation, la motivation de l'effectif, les rapports avec la collectivité, et d'autres facteurs. TransCanada a laissé entendre que les employés ne se concentrent pas, au jour le jour, sur l'accroissement du cours des titres ou des dividendes, mais qu'ils insistent plutôt sur les aspects qu'ils peuvent maîtriser, comme la sécurité, le service à la clientèle et la rentabilité. Selon TransCanada, les GTA sont tout au plus une mesure qui indique si l'entreprise fait « les bonnes choses » d'une manière constante et soutenue.

TransCanada a argué que sa requête voulant que tous les coûts d'ILT soient inclus dans le coût du service s'appuie sur le constat de la raisonnabilité du niveau global des coûts associés à la RDT et sur la nécessité de pouvoir attirer des employés sur le marché en leur offrant des éléments de rémunération semblables à ceux du groupe de comparaison. De plus, TransCanada a souligné que son programme d'ILT ne diffère pas de façon notable de celui qu'offrent les entreprises faisant partie du groupe de comparaison. TransCanada a aussi déclaré que le rejet de toute portion des coûts d'ILT réduirait sa capacité d'attirer et de conserver des employés compétents, ce qui serait un gros prix à payer pour avoir eu un critère de rendement que les intervenants ne considèrent pas comme « idéal ».

Positions des parties

Selon l'ACPP, il convient de rejeter intégralement les coûts d'ILT; cependant, étant donné que les faits et les circonstances de cette année sont identiques à ce qu'ils étaient lorsque l'Office a rejeté 50 % des coûts d'ILT l'an dernier, dans le cadre de l'instance RH-1-2002, l'ACPP a affirmé que la même décision devrait valoir encore pour cette année.

L'ACPP a déclaré que, pour ce qui concerne les ILT, ce n'est pas le niveau total de rémunération qui fait problème, mais bien la nature de cet élément particulier de rémunération. Elle a soutenu qu'il n'y a aucune contradiction entre une décision qui, d'une part, reconnaît comme acceptable le niveau de rémunération global proposé par une société et, d'autre part, rejette comme inacceptable un des éléments de cette rémunération globale. Les ILT étant liés étroitement à l'accroissement de la valeur pour les actionnaires, ceux-ci, à titre de bénéficiaires de cette valeur accrue, devraient aussi en payer le coût.

Coral/CA ont proposé que seulement 50 % des coûts d'ILT soient inclus dans le coût du service puisque l'Office a statué antérieurement que les expéditeurs ne devraient pas avoir à assumer la totalité de ces coûts.

Le ministre de l'Énergie de la province de l'Ontario (Ontario) a souligné que l'Office, en 2003, avait déterminé que le programme d'incitatifs proposé par la société récompensait nettement les employés qui alignaient leurs intérêts sur ceux des actionnaires et qu'il avait jugé à ce moment là que les actionnaires devraient assumer une part importante des coûts d'ILT. L'Ontario a argué

que rien n'avait changé et que l'Office, pour les mêmes raisons que celles qu'il avait invoquées dans l'instance RH-1-2002, devrait rejeter 50 % des coûts d'ILT en 2004.

Le procureur général du Québec (Québec) a soutenu que des coûts que l'ONÉ a rejetés à une audience pour une année donnée ne devraient pas être sollicités de nouveau dans une demande subséquente, à moins que la société ne puisse en justifier le bien-fondé en raison de circonstances nouvelles. Le Québec a exprimé l'avis que TransCanada n'avait pas fait la preuve que les circonstances avaient changé.

Opinion de l'Office

Dans sa décision RH-1-2002, l'Office avait exprimé l'inquiétude qu'un régime de rémunération variable où les versements sont fonction d'une mesure de l'accroissement de la valeur pour les actionnaires pourrait entraîner un comportement différent de celui qui met l'accent sur les éléments qui profitent aux consommateurs. En conséquence, l'Office avait jugé que les actionnaires devraient assumer une partie appréciable du coût du programme d'ILT. L'Office s'inquiète encore du risque de conflits potentiels entre les intérêts des expéditeurs du réseau principal et ceux des actionnaires de TransCanada Corporation, mais il reconnaît également qu'il existe de nombreux domaines où les intérêts des actionnaires convergent avec ceux des expéditeurs.

L'Office juge aussi que des incitatifs à long terme peuvent constituer un élément approprié dans le régime de rémunération global d'employés. Il reconnaît que l'offre d'ILT permet à TransCanada de demeurer concurrentielle sur le marché afin d'attirer et de conserver les employés compétents dont elle a besoin pour bien exploiter le réseau principal. En outre, l'Office s'entend avec TransCanada pour dire que la croissance des GTA peut représenter une mesure de rendement acceptable pour évaluer si la société fait « les bonnes choses ».

Eu égard à d'éventuels conflits entre les intérêts des actionnaires et ceux des expéditeurs, l'Office trouve qu'il est préférable d'aborder ce genre de questions de front par la mise à jour du Code de conduite (voir le chapitre 11), plutôt que d'envisager de refuser une partie des coûts associés à la rémunération des employés.

Ainsi, l'Office estime qu'il n'est pas justifié de rejeter une partie des coûts d'ILT que TransCanada propose pour 2004.

4.3 Coûts de conversion du régime de retraite

Au cours de l'instance RH-1-2002, TransCanada avait soutenu que le montant de 9,3 millions de dollars budgété pour le réseau principal au chapitre des rajustements aux prestations de retraite et aux avantages sociaux pour l'année d'essai 2003 était attribuable principalement à une hausse des charges liées au régime de retraite à prestations déterminées (RRPD) de même qu'à

l'intégration des anciens régime de retraite à cotisations déterminées (RRCD) et régime de retraite combiné (RRC) au RRPD.

L'Office avait exprimé l'avis que le RRCD et le RRPD étaient tous les deux des régimes appropriés et que l'on devrait s'attendre à ce qu'une entreprise raisonnable choisisse un type de régime et s'en tienne à celui-ci. L'Office avait aussi souligné que faire assumer aux expéditeurs le coût du va-et-vient d'un régime à l'autre établissait un précédent inapproprié si la tendance était un jour renversée. En conséquence, bien qu'il croyait que les motifs de revenir d'un RRCD à un RRPD étaient compréhensibles, l'Office avait rejeté un montant de 3 millions de dollars.

Position de TransCanada

Les besoins en produits proposés pour 2004 comprennent un amortissement de 1,2 million de dollars au titre des coûts de financement totaux de 22 millions de dollars. TransCanada avait inclus ces coûts de financement dans les coûts associés à son régime de retraite à cause de la reconversion du RRCD au RRPD. Elle a souligné que les intérêts ou le rendement en 2004 sur les fonds de 22 millions associés à la conversion s'établissent à 0,6 million de dollars. Selon elle, ce montant devrait être retranché du 1,2 million de dollars pour en arriver à un coût net de 0,6 million de dollars en 2004.

TransCanada a souligné que le critère déterminant pour décider si ce coût devrait être recouvrable ou non est la question de savoir si la direction de la société a pris une décision prudente et conforme à sa stratégie d'entreprise lorsqu'elle a décidé de reconvertir son RRCD en un RRPD.

Positions des parties

L'ACPP a rappelé que l'Office, dans l'instance RH-1-2002, avait rejeté tous les coûts de conversion du régime de retraite ayant pour but de mettre les employés « à l'abri des décisions passées ». Selon l'ACPP, rien n'a changé dans les faits ou les circonstances sur lesquels l'Office avait fondé cette décision. Elle a souligné que le raisonnement qui a conduit à la décision RH-1-2002 vaut toujours et qu'il devrait être appliqué encore cette année.

L'ACPP estimait qu'il n'y a pas de contradiction entre le fait de dire qu'il est acceptable de passer d'un régime de retraite à un autre, et d'affirmer en même temps qu'une partie des coûts connexes ne devrait pas être absorbée par les payeurs de droits. L'ACPP a soutenu qu'il convient de rejeter le montant intégral de 1,2 million de dollars, sans le ramener à un coût net au moyen d'un calcul « théorique » des intérêts gagnés sur le montant intégral de la contribution, lequel sera amorti sur 13 ans.

L'Ontario a soutenu que l'Office devrait rejeter les coûts de conversion du régime de retraite en 2004 pour les mêmes raisons que celles qu'il avait invoquées dans la décision RH-1-2002. L'Ontario a souligné qu'il n'y avait pas de nouveaux faits ou circonstances qui justifieraient que l'on rende une décision différente de celle de l'instance RH-1-2002.

Opinion de l'Office

L'Office estime que les coûts permanents liés au maintien du nouveau RRPD sont appropriés et ne croit pas, par conséquent, qu'il soit justifié de refuser d'autres coûts, en plus du coût de 3 millions de dollars rejeté en 2003.

Décision

Sous réserve de l'incidence que pourraient avoir d'autres décisions rendues par l'Office ailleurs dans les présents Motifs de décision, ainsi que celle des décisions découlant de la phase II de l'instance, l'Office approuve les coûts d'EE et A de 215 398 000 $ dont TransCanada a demandé l'approbation pour l'année d'essai 2004, montant dont il retranche la réduction de 360 000 $ découlant de la mise en oeuvre du programme d'ajustement au marché de 2004 dans le cas des employés à salaire fixe et des salariés.

Chapitre 5

Impôt sur les bénéfices

TransCanada a calculé ses impôts sur les bénéfices de l'année d'essai 2004 en se fondant sur les besoins en produits présentés dans sa demande. Les parties n'ont formulé aucun commentaire au sujet de la méthode de calcul.

Décision

L'Office demande à TransCanada de recalculer et de présenter dans le cadre de son dépôt conforme aux exigences, qui suivra la publication de la décision de l'Office sur la phase II, le montant de l'impôt sur les bénéfices du réseau principal pour l'année d'essai 2004, en tenant compte de la décision RH-2-2004.

Chapitre 6

Incitatifs

6.1 6.1Programme d'incitation aux économies de gaz combustible

Le programme initial d'incitation aux économies de gaz combustible (PIÉGC) a été instauré dans le cadre du Règlement sur les P et T de 2001-2002 et il s'est déroulé du 1er novembre 2001 au 31 décembre 2002. Lors de l'instance RH-1-2002, l'Office a approuvé la reconduction du même PIÉGC pour 2003, et a ordonné de mener un examen du programme et d'en communiquer les résultats au Groupe de travail sur les droits (GTD), aux expéditeurs du réseau principal et à l'Office afin que les parties disposent d'une meilleure base d'information lorsqu'il s'agira d'examiner le PIÉGC. Dans sa demande de 2004, TransCanada propose de renouveler le PIÉGC pour 2004, mais en y apportant deux modifications importantes. Premièrement, les équations cibles seraient recalculées pour tenir compte des modifications matérielles apportées au réseau depuis l'introduction du PIÉGC en novembre 2001, et deuxièmement, le barème d'incitatifs serait revu.

Position de TransCanada

TransCanada a indiqué que, d'après les résultats du PIÉGC pour 2001-2002, ses économies de combustible par rapport à l'objectif cible totalisaient en moyenne quelque 287 10^3m^3 par jour, soit une économie annuelle estimative de 18,2 millions de dollars, pour les 14 mois d'existence du PIÉGC. De ce montant, les expéditeurs ont réalisé un bénéfice d'environ 11,5 millions de dollars, tandis que la commission de TransCanada s'élevait à 6,7 millions de dollars. En 2003, l'incitatif de TransCanada était de 4,4 millions de dollars pour des économies de combustible saisonnières de 351 $10^3m^3/j$ durant la période estivale d'avril à octobre. Aucune économie de combustible n'a été réalisée durant la période janvier-mars et novembre-décembre en 2003. TransCanada a signalé que si elle n'avait pas atteint les objectifs hivernaux, c'était surtout en raison des grands écarts de débit connus au cours de cette période hivernale divisée. Elle a ajouté qu'il n'y aura pas d'économies de combustible durant les trois premiers mois de 2004 et que si les données réelles de novembre et décembre devaient correspondre aux résultats de novembre et décembre 2003, il n'y en aura pas non plus au cours de la période hivernale de 2004.

TransCanada a signalé qu'elle a été en mesure de réduire la consommation de combustible par une meilleure gestion du gaz en canalisation; un remplacement de rouet de compresseur à la station 75; une meilleure coordination des interruptions de service combinée à un bonne répartition des dépenses d'EE et A; et une amélioration des processus internes d'élaboration des stratégies d'exploitation, d'adaptation aux changements quotidiens et de contrôle de la performance des systèmes.

TransCanada a indiqué que l'utilité du programme et les conclusions mentionnées par l'Office dans la décision RH-1-2002 demeurent des facteurs pertinents justifiant la prolongation du PIÉGC en 2004. TransCanada a confirmé qu'elle serait disposée à amorcer les discussions avec les parties prenantes en vue de s'entendre sur un programme d'incitation aux économies de carburant à plus long terme.

Le PIÉGC proposé par TransCanada pour 2004 comprendrait de nouvelles courbes cibles et un nouveau barème des incitatifs. Selon TransCanada, ces changements auraient pour effet qu'elle ne continuerait pas à tirer profit des changements antérieurs ayant entraîné des économies de combustible qui peuvent être maintenues, mais qu'elle ne serait récompensée que pour les efforts supplémentaires donnant des résultats profitant aux expéditeurs en 2004. TransCanada a déclaré qu'elle avait déjà établi ses objectifs budgétaires pour 2004 et que ses employés agissent comme si le PIÉGC avait été approuvé.

Dans le cadre du PIÉGC de 2004, les nouvelles courbes de consommation de combustible cibles qui sont proposées tiendraient compte des changements aux installations matérielles du réseau et aux conditions d'exploitation apportés depuis le PIÉGC de 2001-2002. Par exemple, le remplacement de rouet à la station 75, auquel on attribue environ 10 % des économies totales de combustible, a été pris en compte dans les nouvelles courbes du combustible cibles. En outre, les volumes de consommation de combustible réels seraient ajustés en fonction du niveau de compensation en combustible fourni aux expéditeurs du réseau principal par suite de l'entente conclue entre TransCanada et SEC TransCanada Électricité (SEC TCÉ) au sujet des installations de cogénération du nord de l'Ontario. Avec les nouvelles courbes cibles, il serait plus difficile d'atteindre l'objectif en matière de combustible. L'instauration de cibles recalculées signifie que TransCanada doit égaler et améliorer le rendement obtenu lors des programmes précédents d'incitation aux économies de combustible pour obtenir un versement d'incitatif.

TransCanada a laissé entendre qu'elle peut maintenir environ le tiers (100 $10^3m^3/j$) des économies de combustible d'environ 300 $10^3m^3/j$ réalisées en 2003 à peu de coûts additionnels pour la société. Pour réaliser le reste des économies (200 $10^3m^3/j$) en 2004, TransCanada devrait prendre continuellement des décisions d'exploitation pour optimiser la consommation de combustible. En vertu du nouveau barème d'incitatifs, comparativement au barème de 2003, TransCanada devrait réaliser des économies de combustible minimum de 200 10^3m^3 par jour avant de toucher la commission de base de 3,5 millions de dollars. Le tableau 6-1 montre le barème proposé pour 2004 comparativement au barème approuvé de 2003.

Tableau 6-1
Barème d'incitatifs proposé pour 2004 et barème approuvé de 2003 pour le programme d'incitation aux économies de gaz combustible

Barème proposé pour 2004		Barème approuvé de 2003	
Volume de l'économie de combustible ($10^3m^3/j$)	**Montant de l'incitatif annuel (en millions de dollars)**	**Volume de l'économie de combustible ($10^3m^3/j$)**	**Montant de l'incitatif annuel (en million de dollars)**
		0	0
		100	1,5
0	3.5	200	3,5
100	6.0	300	6,0
200	9.0	400	9,0
300	12.0	500	12,0
400	15.0	600	15,0

TransCanada a signalé que bien qu'elle ne consigne pas expressément le coût des mesures prises pour réduire la consommation de gaz combustible, elle pourrait consacrer des fonds discrétionnaires de son budget d'EE et A pour accroître l'efficacité énergétique, fonds qu'elle ne serait pas nécessairement en mesure de recouvrer.

TransCanada a ajouté que le concept de symétrie n'est pas le fondement du PIÉGC. Si le barème des incitatifs était symétrique (c'est-à-dire que TransCanada serait pénalisée si elle n'atteignait pas les cibles), les expéditeurs bénéficieraient de la mise en oeuvre de l'incitatif par rapport à la période préalable à cette mise en oeuvre, tandis que TransCanada serait pénalisée. TransCanada a également fait remarquer que pour le calcul du volume de combustible et du débit, la combinaison de la méthode de calcul linéaire de la moyenne et de la moyenne saisonnière (plutôt que la moyenne mensuelle) pourrait pénaliser TransCanada, En outre, TransCanada était d'avis que l'introduction d'une pénalité hausserait le risque commercial à un degré inapproprié d'après le taux de rendement et le ratio présumé de capital-actions approuvés actuellement pour le réseau principal.

Positions des parties

L'ACPP a exprimé son opposition aux PIÉGC de 2003 et de 2004, et elle a soulevé un certain nombre de préoccupations au sujet du PIÉGC de 2004. Tout d'abord, les avantages seraient mesurés au regard de cibles établies en vertu d'un processus qui ne peut être vérifié indépendamment. Deuxièmement, les décisions concernant les cibles seraient prises par les bénéficiaires potentiels du programme et ces cibles pourraient être trop faciles à dépasser. Troisièmement, les bénéfices seraient affectés par des facteurs indépendants de la volonté de TransCanada, dont les débits et la température. Quatrièmement, il a fallu attendre jusqu'au processus de demande de renseignements pour que TransCanada se rende compte d'une erreur dans la courbe hivernale cible. Cinquièmement, l'ACPP a déclaré que TransCanada aurait peu de chances, sinon aucune, d'atteindre ses cibles hivernales, tandis qu'elle atteindrait probablement ses cibles de la saison estivale. Cette disparité et l'erreur non décelée réduisent la confiance que l'ACPP peut avoir à l'égard du programme d'incitatifs. Sixièmement, TransCanada a déclaré qu'elle continuerait à agir comme si le programme d'incitatifs était en vigueur, qu'elle soit en mesure ou non d'atteindre les cibles hivernales. Selon l'ACPP, cela laisse entendre que tout ce que TransCanada a à faire pour réduire au minimum la consommation de combustible serait de donner instruction à son personnel de le faire. Septièmement, TransCanada n'était pas en mesure d'étayer de données quantifiables ses revendications concernant le travail à faire, l'ingéniosité dont il faut faire preuve et le coût des économies de combustible. Huitièmement, le personnel d'exécution prend dans les faits un grand nombre des décisions, lesquelles ne nécessitent souvent pas de travail d'analyse ou de documentation. Neuvièmement, les coûts des programmes approuvés antérieurement, dont certains peuvent déjà être inclus dans le budget d'EE et A, n'ont pas été consignés par TransCanada. Enfin, TransCanada devrait avoir un objectif de maximisation du rendement énergétique pour demeurer concurrentiel, sans avoir besoin d'un programme d'incitatifs.

L'ACPP a avancé que les incitatifs doivent s'accorder avec le modèle de réglementation fondé sur les coûts qui régit TransCanada et que des récompenses fondées sur la valeur ne sont pas fondées sur les coûts. TransCanada recouvre ce qu'il lui en coûte pour offrir une valeur aux producteurs et aux consommateurs en reliant l'approvisionnement aux marchés, mais elle ne

partage pas la valeur que son gazoduc crée. L'ACPP a demandé que le PIÉGC soit aboli comme programme d'incitatifs, mais qu'il soit renouvelé comme mesure de rendement, sans compensation supplémentaire. Selon l'ACPP, toute proposition en vue d'atteindre des objectifs d'efficacité énergétique supérieurs à la norme, que TransCanada devrait atteindre régulièrement, devrait être négociée. En particulier, il faudrait résoudre la question de la symétrie.

Coral/CA ont fait valoir que l'on peut appuyer le PIÉGC du fait que, sans ce programme, la motivation économique de TransCanada serait toujours de réduire au minimum ses dépenses d'EE et A, même si cela l'amenait à consommer plus de combustible que nécessaire. Toutefois, Coral/CA étaient d'avis que le régime d'incitatifs devrait être symétrique, de sorte que l'installation de service public ne puisse recevoir, en moyenne, plus que son rendement autorisé. Pour y parvenir, Coral/CA ont suggéré un modèle de PIÉGC qui utiliserait les courbes cibles recalculées de TransCanada et le barème d'incitatifs de 2003. Pour réaliser la symétrie, Coral/CA ont prôné l'utilisation d'un barème symétrique d'incitatifs « négatifs » en vue d'établir une pénalité si TransCanada n'atteignait pas les cibles. Comme autre solution, Coral/CA ont suggéré de maintenir le PIÉGC de 2003, y compris les courbes cibles de 2003, mais en portant le versement de l'incitatif de 2003 au crédit de l'élément EE et A des besoins en produits autorisés.

Union a déclaré reconnaître que l'on puisse trouver de plus grandes économies par l'entremise d'un mécanisme d'incitatifs, bien qu'elle ait ajouté que dans l'idéal, aucun incitatif ne devrait s'avérer nécessaire. Union appuie la négociation de programmes d'incitatifs qui tiennent dûment compte des risques, produisent des résultats vérifiables et comportent des barèmes d'incitatifs appropriés. Selon Union, le PIÉGC proposé pour 2004 ne satisfait pas aux critères d'un bon régime d'incitatifs. En conséquence, Union s'est opposée au PIÉGC proposé pour 2004, précisant que l'Office devrait laisser TransCanada et ses transporteurs négocier un PIÉGC dans le cadre des délibérations du GTD.

Union s'est dite préoccupée du fait que, même s'il est facile de voir les avantages offerts aux expéditeurs, TransCanada n'est pas en mesure de fournir une ventilation des coûts assumés pour réaliser les économies de gaz combustible, ce qui rendait impossible la réalisation d'une analyse de rentabilité du PIÉGC. Union a également fait remarquer que pour inspirer confiance aux expéditeurs, le programme devrait montrer un juste équilibre entre les risques de pertes et les chances de profit.

L'Ontario a fait observer que le processus employé pour calculer les courbes cibles n'était ni transparent ni facile à comprendre par les parties, et qu'il a tendance à contenir des erreurs. L'Ontario s'est également dite inquiète du fait que TransCanada n'a aucun contrôle sur les profils de débit et la température, lesquels affectent la consommation de combustible. L'Ontario a recommandé que l'Office accepte les nouvelles courbes cibles de TransCanada, mais conserve le barème du programme d'incitation aux économies de gaz combustible établi pour 2003. L'Ontario a également suggéré que l'Office ordonne à TransCanada de déposer des preuves indiquant le montant réel des coûts d'EE et A engagées pour l'exécution du PIÉGC en 2004, de sorte que l'on puisse procéder à une analyse des avantages nets du programme.

Le Québec a déclaré que des programmes d'incitatifs harmonisant les intérêts de TransCanada avec ceux de ses expéditeurs sont valables. Toutefois, en se fondant sur la preuve déposée par

TransCanada, Québec a indiqué qu'elle privilégiait un examen plus approfondi des divers paramètres du PIÉGC proposé pour 2004.

Opinion de l'Office

Les avantages potentiels d'un PIÉGC ont été reconnus par la plupart des parties. La preuve de TransCanada laissait entendre que le PIÉGC de 2002-2003 a engendré au profit des producteurs des économies de combustible d'environ 11,5 millions de dollars par rapport à l'objectif cible, et que TransCanada avait pour sa part obtenu une commission de 6,7 millions de dollars. Dans une large mesure, les parties ne divergeaient pas d'opinion avec TransCanada sur le principe d'un programme, mais plutôt sur ce que devraient être les critères à employer pour l'instauration d'un programme pour 2004, et sur l'opportunité d'en arriver à une solution négociée plutôt qu'à une décision de réglementation.

Il importe particulièrement de noter que plusieurs parties ont exprimé l'opinion que le PIÉGC proposé pour 2004 était complexe, difficile à bien comprendre et à soumettre à un contrôle indépendant, et qu'en conséquence, il tendait à contenir des erreurs qui pouvaient être difficiles à déceler. Par exemple, on a mentionné qu'il était difficile pour les autres parties que TransCanada de déterminer si les nouvelles équations de consommation de combustible pour 2004 étaient raisonnables. On a également mentionné que les coûts du programme étaient inconnus, ce qui compliquait l'évaluation de la rentabilité globale du programme. L'Office partage ces préoccupations.

L'Office continue à croire, comme il l'a mentionné dans la décision RH-1-2002, que des incitatifs peuvent constituer des mécanismes appropriés pour autant qu'ils amènent la société à adopter un comportement qui améliore l'exploitation du pipeline au profit de ses expéditeurs, ou qu'ils engendrent des bienfaits tant pour les expéditeurs que pour la société pipelinière. L'Office continue également de croire que les effets d'un programme d'incitatifs tel le PIÉGC sont peu susceptibles d'être atteints hors du cadre d'un règlement négocié. Néanmoins, dans des cas où les parties ne parviennent pas à s'entendre et où il est démontré à l'Office qu'un incitatif donné satisfait aux critères de réussite d'un programme, l'Office pourrait décider qu'il convient de l'approuver.

L'Office constate que les intervenants ayant pris une part active à l'instance se sont unanimement opposés à l'adoption du PIÉGC proposé pour 2004, même si la preuve déposée par TransCanada laisse supposer que les expéditeurs ont profité considérablement de la version 2003 du programme. D'après l'Office, cela dénote que TransCanada et ses clients pourraient avoir avantage à conjointement repenser ouvertement et directement leur démarche de négociation et de communication sur les questions susceptibles de leur profiter mutuellement.

Dans la décision RH-1-2002, l'Office s'est dit inquiet de ce que l'examen du PIÉGC qui devait avoir lieu à l'expiration du Règlement sur les P et T de 2001-2002 n'ait pas été effectué. L'Office fait observer que l'examen du programme dont l'Office avait ordonné la tenue au plus tard le 31 décembre 2003 était plus limité que l'examen et le dialogue de fond auxquels l'Office s'attendait au sujet des améliorations ou des modifications susceptibles d'être apportées au programme. Bien que l'Office demeure tout à fait disposé à trancher toute question en litige, il souhaite réitérer et souligner que les programmes d'incitatifs tirent des avantages inhérents au processus itératif et potentiellement créatif de la négociation commerciale.

Compte tenu de ce qui précède, l'Office a décidé de suspendre le PIÉGC pour 2004. L'Office s'attend à ce qu'on lui présente pour 2005 un PIÉGC qui est le reflet d'une tentative véritable, de la part de toutes les parties, de négocier un programme mutuellement acceptable. Dans la conception d'un programme pour 2005, l'Office s'attend à ce que ses éléments essentiels soient compréhensibles sans qu'il faille recourir à des experts hautement spécialisés pour les expliquer, et à ce que le programme puisse être vérifié par une tierce partie indépendante si ses résultats du programme devaient engendrer un différend. L'Office s'attend également à ce que le rapport avantages-coûts d'un programme futur soit suffisamment bien compris pour que l'on puisse évaluer les avantages nets avec plus de rigueur qu'il a été possible de le faire au cours de la présente instance.

Décision

L'Office rejette le PIÉGC demandé.

Chapitre 7

Capacité de transport par des tiers sur le réseau GLGT

Le réseau intégré de TransCanada comprend des installations qui appartiennent en propre à TransCanada, en plus de droits de transport de gaz naturel détenus aux termes de contrats sur les gazoducs d'autres sociétés (il s'agit du « transport par des tiers » ou TPT). C'est en vertu d'un tel arrangement contractuel que TransCanada transporte du gaz naturel d'Emerson (Manitoba) à St. Clair (Michigan) via le réseau GLGT. À partir de St. Clair, le gaz passe la frontière canado-américaine pour se rendre dans le sud-ouest de l'Ontario, d'où il est acheminé par le réseau Union et le réseau principal vers les marchés de l'Est du Canada et des marchés d'exportation (figure 1-1).

Au cours de l'instance, Coral/CA ont soulevé la question de savoir si TransCanada faisait son possible pour vendre la capacité excédentaire de TPT dont elle dispose sur le réseau GLGT pendant les mois d'hiver. Elles ont laissé entendre que TransCanada préfère plutôt laisser à GLGT le soin de commercialiser cette capacité excédentaire à cause de l'impact plus favorable sur les gains des actionnaires[3]. Coral/CA ont prétendu que TransCanada devrait participer elle-même à la mise en marché journalière de la capacité excédentaire qu'elle possède sur le réseau GLGT durant les mois d'hiver.

Position de TransCanada

TransCanada a indiqué que la décision de revendre la capacité qu'elle détient sur le réseau GLGT n'est pas dictée par des considérations telles que la production de recettes sur ce réseau, mais plutôt par ses attentes concernant la demande de services (service de transport interruptible (TI) et TGCT), par la relation d'arbitrage prévue entre les recettes susceptibles d'être tirées de ces services de transport et celles que pourrait procurer la revente de cette capacité, ainsi que par les impératifs d'exploitation, c'est-à-dire la nécessité de fournir un service fiable et efficace. Outre la capacité qu'elle peut offrir aux fins de revente sur le réseau GLGT, TransCanada a indiqué qu'elle offre quotidiennement toute la capacité du réseau intégré, par le biais des services TI et TGCT, au profit de tous les expéditeurs.

TransCanada a souligné qu'il lui est difficile de déterminer la capacité libre dont elle dispose un jour donné sur le réseau GLGT à cause des ventes de services TI et TGCT, et les disponibilités sur le réseau Union. Pour participer à la mise en marché, pour le jour même, de sa capacité sur le réseau GLGT, TransCanada serait obligée de mettre aux enchères sa capacité sur GLGT au même moment où elle offre ses propres services à court terme. Cela reviendrait à offrir des services concurrents, ayant chacun leurs attributs et processus particuliers, et elle a donc préféré de commercialiser ses propres services régis par tarif. Essayer de mettre en marché sa capacité excédentaire sur GLGT quotidiennement à un prix inférieur à son droit du TI irait à l'encontre du

3 TransCanada détient une participation de 50 % dans le réseau GLGT.

principe d'établir un droit du TI dont le plancher est fixé à 110 % du droit du SG. Le prix-plancher du TI est fixé à 110 % du droit du SG afin d'optimiser les produits tirés du service garanti.

TransCanada a affirmé également que Coral détient de la capacité sur GLGT et a besoin d'une capacité additionnelle sur ce réseau, et qu'elle voudrait l'obtenir à de meilleurs tarifs. TransCanada pense que Coral voudrait lui voir vendre à grand rabais sa capacité sur GLGT, ce qui réduirait les avantages tirés des produits de transport pour l'ensemble des expéditeurs, mais profiterait à certains expéditeurs en particulier, tels que Coral. De plus, TransCanada a soutenu qu'elle n'est pas en mesure de savoir si GLGT vend de la capacité qui lui appartient sur le réseau GLGT.

TransCanada a conclu en disant qu'elle optimise les produits pour les expéditeurs grâce à la façon dont elle traite avec sa capacité TPT sur GLGT et qu'on devrait lui laisser le soin de gérer cette question, en présumant que la direction agit de bonne foi.

Positions des parties

Coral/CA ont soutenu que TransCanada n'a pas besoin de toute la capacité qu'elle détient sur le réseau GLGT durant les mois d'hiver et ont indiqué que, pour réduire ses coûts de TPT, TransCanada vend parfois de la capacité TPT dont elle n'a pas besoin. Coral/CA ont argué que le montant de 4,5 millions de dollars que TransCanada a touché en 2003 en vendant sa capacité excédentaire est d'environ 5,2 millions de dollars de moins que ce qu'elle aurait dû recevoir, si elle avait agi comme un expéditeur raisonnable soucieux de réduire ses risques et participé plus activement à la vente de la capacité TPT dont elle n'avait pas besoin sur le réseau GLGT. Selon Coral/CA, TransCanada est plus motivée à ne rien faire parce que si elle vend elle-même sa capacité excédentaire sur le réseau GLGT, ses actionnaires n'obtiennent rien en retour, alors que si elle permet à GLGT de vendre cette capacité, cela profite autant aux actionnaires de GLGT qu'à ceux de TransCanada.

Coral/CA ont allégué que la capacité inutilisée détenue par TransCanada constitue en majeure partie la capacité que GLGT utilisait auparavant pour fournir des services à court terme. Pour ce qui est de la prétention de TransCanada selon laquelle elle ne connaît pas nécessairement la quantité de capacité non utilisée qu'elle détient sur le réseau GLGT un jour donné, Coral/CA ont soutenu que si GLGT réussit à prévoir combien de capacité TransCanada laissera libre, TransCanada devrait pouvoir en faire autant. Coral/CA ont déclaré que la solution appropriée serait de retrancher 5,2 millions de dollars du compte de report pour le TPT de TransCanada.

Selon l'Ontario, il n'est pas approprié que TransCanada conserve une capacité excédentaire sur le réseau GLGT dans l'espoir que des expéditeurs voudront passer des contrats pour le service plus coûteux de TGCT. L'Ontario a enjoint l'Office d'ordonner à TransCanada de déployer tous les efforts commerciaux raisonnables pour optimiser les produits tirés de sa capacité inutilisée sur le réseau GLGT en offrant cette capacité sur le marché.

Opinion de l'Office

L'Office s'attend à ce que TransCanada gère ses contrats avec GLGT au mieux des intérêts de tous ses expéditeurs. La preuve révèle que les décisions de TransCanada concernant la revente de sa capacité sur le réseau GLGT ont été fondées sur ses attentes concernant la demande de services (TI et TGCT), sur la relation d'arbitrage prévue entre les produits susceptibles d'être tirés de ces services de transport et ceux que pourrait procurer la revente de cette capacité, ainsi que sur les impératifs d'exploitation, notamment la nécessité de fournir un service fiable et efficace. L'Office estime qu'il est important que TransCanada exerce ce pouvoir de décision et que cela contribue à la bonne exploitation du réseau principal intégré. De plus, rien dans la preuve n'indique que les décisions prises par TransCanada à cet égard ont été inappropriées. Par conséquent, il n'y a pas lieu que l'Office fournisse d'autres directives en la matière.

Chapitre 8

Conception des droits et questions tarifaires

Le présent chapitre traite des changements que TransCanada propose d'apporter à son service TGCT et d'un nouveau service de transport garanti non renouvelable dont TransCanada a demandé l'approbation.

8.1 Service de transport garanti à court terme

Dans sa demande visant les droits de 2004, TransCanada a sollicité l'approbation d'un service TGCT modifié. Dans la preuve écrite additionnelle qu'elle a déposée le 14 avril 2004, TransCanada a avisé l'Office que le GTD avait approuvé, par une résolution non contestée, les modifications qu'elle propose au service TGCT existant. Au moyen d'une lettre datée du 23 juin 2004, l'Office a approuvé les modifications proposées à l'égard du service TGCT et les révisions connexes du barème des droits et de la Liste des droits du service TGCT. Par conséquent, la question du TGTG n'a pas été examinée plus à fond au cours de l'instance RH-2-2004.

8.2 Service de transport garanti non renouvelable

Dans sa demande visant les droits de 2004, TransCanada a prié l'Office d'approuver un nouveau service de transport garanti non renouvelable (SG-NR). TransCanada a expliqué que le service proposé, couplé au service TGCT modifié, permettrait aux expéditeurs de réserver des blocs de capacité d'une durée limitée, sur une base non renouvelable.

Position de TransCanada

Le SG-NR consisterait en des blocs de capacité d'une durée limitée que TransCanada mettrait à la disposition des expéditeurs lorsqu'elle attribue du service garanti commençant plus d'un an plus tard. Le SG-NR serait accordé pour des périodes déterminées d'un an et plus, ne serait pas renouvelable, et constituerait un service soumissionnable dont le prix-plancher serait égal au droit du service garanti (SG) à un coefficient d'utilisation de 100 %. En outre, les détournements et les cessions seraient permis dans le cadre des contrats de SG-NR. TransCanada ne construirait pas de nouvelles installations pour les besoins du SG-NR. La durée des contrats de SG-NR serait limitée par les dates de début des futurs contrats de service garanti.

TransCanada a expliqué que l'appel de soumissions qu'elle a tenu récemment pour le service garanti a mis en évidence un important besoin pour des services de transport à courte distance dans l'Est et qu'elle n'avait pas été en mesure de satisfaire à toutes les demandes de service. Elle a toutefois attribué un contrat de transport de Dawn à la zone de livraison de l'Est (ZLE) de Gaz Métro qui doit commencer en novembre 2005, ce qui lui laissait une capacité de transport de 40 000 GJ/j jusqu'à la ZLE de Gaz Métro qu'elle pouvait offrir sur une base non renouvelable jusqu'au 31 octobre 2005. Lors de son appel de soumissions du 11 février 2004, à titre de mesure provisoire pour composer avec le bloc de capacité réservé suivant le contrat de transport à la ZLE de Gaz Métro, TransCanada a offert cette capacité aux termes d'un contrat SG modifié,

comprenant une clause de volumes dégressifs. Plus précisément, cette clause stipulait que la quantité contractuelle journalière demandée serait réduite à zéro GJ/j au plus tard le 31 octobre 2005, dernier jour avant la date de commencement du futur contrat. Cette clause de volumes dégressifs fait que les dispositions sur le renouvellement contenues dans le contrat de SG portent sur des volumes nuls. Cette offre de service a suscité une forte demande, les soumissions totales équivalant à 2,3 fois la quantité de capacité disponible.

Jusqu'à présent, TransCanada n'a attribué qu'un seul contrat commençant plus d'un an plus tard, mais elle s'attend, dit-elle, à ce que des situations similaires surgissent à l'avenir. En l'absence d'un service tel que le SG-NR, les expéditeurs seraient obligés de soumissionner pour des blocs de capacité limités sous la forme de services discrétionnaires, comportant moins de souplesse et un moindre niveau de priorité, tout en gérant leurs besoins à long terme par le biais de multiples contrats de TGCT ou de soumissions quotidiennes pour le service TI, ce qui offre moins de certitude. TransCanada a souligné qu'elle préférerait avoir un service particulier pour la gestion des blocs de capacité visés par des contrats commençant à une date future, afin de garder ses dossiers en règle, puisqu'il est préférable à son avis de ne pas avoir de contrats à volumes nuls, comme il se produirait avec les contrats de SG à volumes dégressifs.

TransCanada a admis que pratiquement n'importe quel type de contrat de service garanti ayant une date de début dans le futur, y compris le SG, le service de transport assorti de stockage et le TGCT, pourrait être envisagé pour la désignation d'une capacité de SG-NR et qu'un contrat de SG-NR pourrait avoir une assez longue durée dans certaines circonstances. La disponibilité de SG-NR ne correspondrait pas forcément aux échéances de contrats de service précis puisqu'elle serait déterminée en fonction de la situation future globale des contrats, et compte tenu de la suite de services achetés à contrat, des échéanciers et des variations saisonnières de la capacité. TransCanada a affirmé que tout le SG disponible sur un segment donné du réseau serait attribué à contrat avant d'offrir du SG-NR, mais elle a admis, par ailleurs, que les disponibilités sur le réseau changent constamment et qu'il se pourrait qu'une capacité de transport soit offerte à titre de SG-NR durant une période et disponible sous forme de SG pendant une autre période.

Selon TransCanada, le service TGCT et le SG-NR, pris ensemble, mettraient plus de choix à la disposition des expéditeurs pour leur permettre d'optimiser leurs portefeuilles de services de transport et, éventuellement, d'accroître leurs produits.

TransCanada a invoqué deux raisons pour lesquelles elle ferait du SG-NR un service soumissionnable. Premièrement, parce que l'attribution des contrats ne se ferait pas en fonction de leur durée (par définition, les contrats de SG-NR auraient une durée limitée précise), le fait d'obliger les expéditeurs à soumissionner pour le prix serait un bon moyen d'attribuer la capacité à ceux pour qui elle revêt le plus de valeur; deuxièmement, si les prix soumissionnés étaient supérieurs au droit du SG à un coefficient d'utilisation de 100 %, cela engendrerait des produits supplémentaires dont tous les expéditeurs du réseau principal tireraient profit. TransCanada prévoit que les blocs de capacité d'une durée limitée qui seraient disponibles à titre de SG-NR se trouveraient dans les segments les plus en demande du réseau. Par conséquent, le SG-NR revêtirait une grande valeur pour les expéditeurs. TransCanada préférait nettement qu'il s'agisse d'un service soumissionnable pour donner des signaux de prix appropriés, mais elle a admis qu'il n'était pas absolument nécessaire que le service ait cette caractéristique.

Positions des parties

Tous les intervenants participant activement à l'audience étaient opposés au caractère soumissionnable du SG-NR proposé, mais la plupart d'entre eux ont indiqué qu'ils ne s'opposaient pas à une forme non soumissionnable du service.

L'ACPP a déclaré que le SG-NR proposé était conçu pour traiter des circonstances exceptionnelles auxquelles il serait possible de répondre, au fur et à mesure qu'elles surviennent, au moyen de services existants, tels que le SG assorti d'une clause de volumes dégressifs, tout comme TransCanada l'avait fait pour le bloc de capacité de transport à la ZLE de Gaz Métro. L'ACPP a dit craindre que la normalisation d'une situation exceptionnelle par l'instauration du SG-NR puisse être une incitation à prendre des décisions qui créent des cas de non-renouvelabilité, et a conseillé la prudence avant d'ouvrir la voie à d'autres opportunités d'offrir du SG sans droits de renouvellement. L'ACPP se préoccupait aussi du fait que le SG-NR proposé pourrait avoir des effets imprévus.

L'ACPP estimait que le SG-NR proposé serait essentiellement la même chose que le SG et que la modification d'une des caractéristiques du service (à savoir la renouvelabilité) ne justifiait pas la mise à l'enchère du service garanti par un processus de soumissions. Elle a expliqué que le service garanti, qui s'assortit de droits justes et raisonnables entièrement basés sur les coûts; constitue la charpente du réseau principal. L'ACPP a souligné que l'Office a le devoir d'assurer que les droits soient justes et raisonnables, qu'ils soient exigés de la même façon pour tous dans des « circonstances essentiellement similaires » et qu'ils n'entraînent aucune distinction injuste. Elle a souligné qu'il ne serait pas bon de miner le fondement même des droits du service garanti, qui s'appuient sur le coût du service, en introduisant un SG-NR de caractère soumissionnable. L'ACPP s'opposait à l'implantation du SG-NR comme service, mais elle a indiqué que si l'Office décidait en faveur de la proposition, il devrait s'agir d'un service non soumissionnable.

L'Association canadienne des consommateurs industriels de gaz (ACIG) ne s'opposait pas au SG-NR pour ce qui concerne la plupart des paramètres du service. Cependant, elle s'opposait au caractère soumissionnable du service. Elle a laissé entendre que le droit du SG-NR devrait être identique au droit du SG, à un coefficient d'utilisation de 100 %, qui est facturé entre les mêmes zones ou points de réception et de livraison.

Coral/CA ont indiqué que le besoin d'un SG-NR ne surgirait vraisemblablement pas souvent mais que, s'il se présentait, des blocs de capacité temporairement inutilisés pourraient être vendus à titre de détournements du SG, ou encore comme service TI ou TGCT, jusqu'à ce que le contrat à long terme entre en vigueur. De plus, Coral/CA ont fait remarquer que TransCanada avait déjà géré un tel bloc de capacité en passant des contrats de SG dans le cadre desquels des expéditeurs avaient accepté une clause de volumes dégressifs.

Coral/CA ont mentionné que l'allocation efficiente de la capacité n'est pas un but qu'il faut poursuivre aux dépens du besoin d'assurer que les droits sont justes et raisonnables. Elles ont noté que des droits basés sur les coûts sont fixés pour les sociétés réglementées car ils imitent le mieux les résultats concurrentiels à long terme et qu'il ne serait pas approprié que le prix du SG-NR soit déterminé par voie de soumissions. Coral/CA ont souligné qu'il y a d'autres façons d'allouer la capacité, telles que l'attribution sur une base proportionnelle. Pour ce qui est de la

prétention de TransCanada selon laquelle le SG-NR pourrait contribuer à engendrer des produits supplémentaires pour le réseau, Coral/CA ne sont pas d'avis qu'il s'agit là d'un objectif légitime.

Coral/CA ont soutenu que l'Office devrait rejeter le SG-NR proposé et que, s'il l'approuvait, il devrait fixer comme prix le droit du SG à un coefficient d'utilisation de 100 %.

Union a déclaré qu'il n'y a pas de besoin réel pressant pour un service distinct du type SG-NR, mais qu'elle préférerait que le SG-NR soit régularisé en tant service distinct plutôt qu'offert par le truchement d'ajustements à la durée normale des contrats de SG.

Union a exprimé des inquiétudes au sujet de la durée des contrats de SG-NR, soulignant que, même si le service, selon les affirmations de TransCanada, serait utilisé principalement dans des situations où une capacité est disponible pour des périodes d'environ deux ans, aucune limite n'a été proposée quant à la durée du SG-NR. Par conséquent, le SG-NR pourrait être offert pour des périodes illimitées, selon les circonstances.

Union a souscrit aux commentaires de l'ACPP et d'autres intervenants au sujet du caractère soumissionnable du service proposé et s'est opposée vivement à ce que le SG-NR soit conçu comme un service soumissionnable. Elle a indiqué que s'il était établi que le SG-NR est un service notablement différent du SG, un prix différent, basé sur le coût du service et n'entraînant aucune distinction injuste, pourrait être déterminé pour ce service. Union a souligné que, si TransCanada n'est pas prête à adopter une structure de tarification risque-récompense relativement complète pour recouvrer ses coûts, y compris dans le cas du service garanti, elle devrait accepter un régime de tarification basé sur le coût du service pour tous ses types de services, à l'exception du TI et du transport à court terme, qui sont des services marginaux.

L'Ontario trouvait que le SG-NR ne semblait pas répondre à un besoin réel, qu'il offrirait peu de valeur ajoutée et qu'il ne convenait pas de l'approuver. L'Ontario a soutenu que si le SG-NR était approuvé, il ne faudrait pas en faire un service soumissionnable, puisque TransCanada a reconnu qu'il pourrait être approuvé sans cette caractéristique.

Le Québec a reconnu l'utilité de pouvoir offrir du SG-NR dans des cas exceptionnels. Toutefois, il n'était pas convaincu que le service soit vraiment nécessaire vu que TransCanada avait réussi à attribuer un bloc de capacité garantie en assortissant le SG d'une clause de volumes dégressifs. Selon cet intervenant, offrir le SG-NR sous forme de service soumissionnable pourrait provoquer une distorsion du marché car plus d'un taux serait facturé pour du service garanti, le SG-NR ayant toutes les caractéristiques du SG, à l'exception des droits de renouvellement. Le Québec a indiqué qu'il ne s'opposerait pas à l'approbation du service s'il était autorisé sans son caractère soumissionnable.

Opinion de l'Office

TransCanada a proposé le SG-NR comme un nouveau service qui lui permettrait de commercialiser, d'une manière ordonnée, des blocs de capacité attribués pour des périodes limitées. L'Office estime que le service proposé compléterait la suite de services que TransCanada offre déjà et, surtout, qu'il lui permettrait de mettre en marché une capacité qui,

autrement, pourrait n'être disponible que sous la forme de services discrétionnaires à court terme. Même si la preuve indique qu'une telle capacité pourrait être offerte au marché par le biais de contrats de SG renfermant une clause de volumes dégressifs, l'Office juge qu'un service distinct, aux modalités clairement définies, est préférable.

Étant donné que toute la capacité de SG disponible aurait déjà été attribuée, le SG-NR serait le seul service de transport garanti disponible pour des périodes d'un an ou plus dans des segments particuliers du réseau, et il ne serait pas renouvelable. Par conséquent, le SG-NR serait une composante du transport offerte dans des circonstances et à des conditions qui sont notablement différentes de celles du SG.

Ce service étant unique en son genre et destiné à un créneau de marché particulier, il est possible d'envisager une structure de tarification qui lui est propre. L'Office remarque qu'il pourrait y avoir des cas où la demande pour la capacité offerte suivant le SG-NR excède les disponibilités. Le recours à un processus de soumission garantirait que cette capacité soit attribuée aux expéditeurs qui y attachent le plus de valeur et que le prix reflète la valeur que le service revêt pour les expéditeurs qui l'utilisent. Ceci garantirait une attribution efficiente de la capacité et contribuerait à l'efficience économique globale. Dans la mesure où le prix payé pour le SG-NR serait supérieur au droit du SG, les produits supplémentaires contribueraient à faire baisser les droits payés, au profit de tous les expéditeurs. Pour ces raisons, l'Office juge qu'il ne serait pas inapproprié que le SG-NR soit un service soumissionnable et, dans les circonstances, il estime que l'approbation du SG-NR sous une forme soumissionnable ne mine pas le principe de la tarification basée sur le coût, qui sous-tend les droits du SG.

Pour garantir que l'introduction du SG-NR a eu les retombées souhaitées, l'Office estime que TransCanada devrait lui présenter un rapport sur l'utilisation du SG-NR dans les deux années suivant la mise en oeuvre du nouveau service, ainsi qu'en signifier une copie aux expéditeurs du réseau principal et aux membres du GTD. Ce rapport devrait détailler l'utilisation du SG-NR par client, exposer les questions qui ont surgi depuis sa mise en oeuvre et des stratégies possibles pour y remédier, et évaluer l'opportunité continue du SG-NR.

Décision

Le SG-NR proposé est approuvé, tel qu'il a été déposé.

TransCanada doit déposer auprès de l'Office un rapport sur l'utilisation du SG-NR d'ici au 1er novembre 2006.

Chapitre 9

Comptes de report

TransCanada a proposé de continuer à utiliser ses comptes de report des coûts transférés en 2004, de même qu'un compte de report des incitatifs liés au PIÉGC. Elle a aussi proposé le maintien de certains comptes de report d'incitatifs ayant trait au programme d'indemnités de départ qui faisait partie du Règlement sur les P et T de 2001-2002 et aux programmes de gestion du taux de change et de gestion des taux d'intérêt.

Dans le présent chapitre, nous discutons également des propositions avancées par des intervenants au sujet de l'établissement d'un compte de report pour les coûts de réparation et de révision (R et R), du maintien proposé du compte de report pour les coûts de réglementation, et de certaines charges contestées incluses dans le solde du compte précité en 2003.

L'Office a énoncé dans sa décision RH-4-93 les trois critères qu'il applique généralement quand il s'agit d'approuver des comptes de report, à savoir : l'absence de contrôle sur le niveau des coûts ou des produits, l'incapacité de prévoir de façon raisonnable le niveau des coûts et des produits, et le caractère significatif des soldes éventuels des comptes de report des coûts et des produits.

9.1 Coûts de réparation et de révision

TransCanada estimait que les coûts de R et R du réseau principal en 2004 se situeraient à 23,9 millions de dollars, soit 11,1 millions de dollars de moins que les coûts réels engagés en 2003.

Position de TransCanada

TransCanada a indiqué qu'elle n'a pas demandé l'approbation d'un compte de report des coûts de R et R parce que ce genre de coûts ne satisfait pas aux trois critères de l'Office concernant l'approbation d'un tel compte. TransCanada a admis qu'elle a peu de contrôle sur le moment où les réparations et les révisions surviennent, celles-ci étant dictées principalement par les volumes acheminés sur le réseau, ce qui est indépendant de sa volonté. Elle a indiqué, toutefois, qu'il est possible d'établir des prévisions raisonnables des coûts de R et R. TransCanada a reconnu que les écarts entre les dépenses et les prévisions peuvent être notables sur une base annuelle, mais elle a soutenu que, calculé sur une période de plusieurs années, l'écart entre les coûts réels et les montants budgétés est de l'ordre de moins de 1 %.

TransCanada a aussi déclaré que le risque d'un surplus de coûts de R et R constitue pour elle une incitation à concevoir des moyens de réduire les coûts au fil du temps, ce qui est avantageux autant pour elle que pour ses expéditeurs.

TransCanada a fait remarquer qu'elle n'est pas réglementée intégralement en fonction du coût du service. Selon elle, les expéditeurs paient pour un programme de réparation et de révision des

compresseurs qui s'étendra sur plusieurs années, et la société pipelinière assume le risque d'écarts par rapport aux dépenses prévues.

TransCanada a soutenu que les réparations et les révisions étaient effectuées en fonction des impératifs de sécurité, de fiabilité et de bon fonctionnement du réseau, sans égard aux conséquences économiques pour les actionnaires. TransCanada a expliqué que sa preuve montre qu'elle a eu pour premier souci de gérer le programme de R et R de manière à réduire au minimum les interruptions de services, ainsi qu'à réduire les coûts globaux à long terme.

Positions des parties

L'ACPP a souligné qu'il y a de gros écarts annuels entre les montants budgétés au titre des coûts de R et R et les montants réels de ces coûts. À son avis, TransCanada n'est pas en mesure de prévoir avec exactitude ses coûts de R et R à cause de facteurs qui sont indépendants de sa volonté. Par exemple, les volumes de transport sur le réseau, un facteur important, échappent au contrôle de TransCanada. Par ailleurs, une grande proportion des travaux prévus de R et R ne sont pas exécutés tels que planifiés. Étant donné l'importance des montants en jeu, l'ACPP a conclu que les coûts de R et R répondent clairement aux critères requis pour faire l'objet d'un compte de report. L'ACPP a mis en doute la validité de l'argument de TransCanada selon lequel les écarts annuels ne sont pas importants lorsqu'ils sont considérés sur une période de plusieurs années, car TransCanada n'est pas réglementée sur une base pluriannuelle.

D'après l'ACPP, les coûts de R et R ont trait à l'intégrité du réseau, et la sécurité et la fiabilité du réseau ne devraient pas être tributaires des risques de coûts assumés par TransCanada. L'ACPP a aussi déclaré que la valeur intrinsèque du fait de mettre de la capacité à la disposition du marché est telle que TransCanada devrait toujours disposer d'un budget pour des travaux de R et R, et qu'un compte de report répondrait à ce but.

Selon Coral/CA, les coûts de R et R diffèrent des dépenses courantes d'EE et A, et dépendent de facteurs qui produisent des effets quelque peu aléatoires. Coral/CA ont souligné qu'il ne semble pas que TransCanada soit capable de prévoir avec exactitude ses coûts de R et E, et que ceux-ci ne dépendent pas entièrement d'elle. Dans la mesure où TransCanada peut gérer les travaux de R et R, en ce sens que l'exécution de certaines tâches peut être reportée à des années ultérieures ou encore avancée d'une ou plusieurs années, Coral/CA ont laissé entendre que ceci semblerait donner à TransCanada la possibilité de se livrer à un « ordonnancement astucieux » dans l'intérêt de ses actionnaires.

Coral/CA ont soutenu que, vus dans une optique annuelle, les coûts de R et R répondent aux critères requis pour être l'objet d'un compte de report. Coral/CA ont argué que le faible écart cumulatif observé pour les cinq dernières années environ n'est pas une considération pertinente, car les coûts doivent être appariés aux produits de façon annuelle pour les fins de la tarification. En outre, Coral/CA ont fait observer que les écarts survenus dans chacune des cinq dernières années ont pu être le fruit de coïncidences. Enfin, un compte de report supprimerait le risque d'avoir à payer deux fois les mêmes coûts de R et R.

L'Ontario a indiqué que TransCanada exerce un certain pouvoir de décision dans l'ordonnancement des travaux de R et R et a recommandé la création d'un compte de report.

L'Ontario a cité en exemple un projet de R et R qui avait été budgétisé en 2003, mais non exécuté, et qui devra donc être inclus dans un budget futur. L'Ontario a souligné qu'avoir à payer deux fois pour des travaux qui ne sont exécutés qu'une seule fois est la preuve que le programme de R et R est imparfait. L'Ontario a aussi argué que TransCanada ne devrait pas avoir à assumer le risque de coûts relativement à la sécurité et à la fiabilité du réseau et que les coûts de R et R sont influencés par les volumes de transport sur le réseau, facteur qui échappe au contrôle de TransCanada. L'Ontario trouvait que les coûts de R et R réunissent les trois critères de l'Office pour ce qui concerne l'inscription dans un compte de report.

Opinion de l'Office

L'Office demeure d'avis que les trois critères énoncés dans sa décision RH-4-93 sont valables pour déterminer l'à-propos d'approuver un compte de report.

L'Office accepte les affirmations de TransCanada qui déclare n'avoir qu'une capacité limitée à maîtriser ses coûts de R et R. Aussi, l'Office ne voit aucune preuve d'un « ordonnancement astucieux » de la part de TransCanada qui donnerait à croire que celle-ci a bénéficié d'un avantage inapproprié dans les années où ses coûts de R et R réels étaient inférieurs au coûts budgétés.

Toutefois, cette capacité limitée à maîtriser les coûts de R et R se voit dans les écarts entre les coûts réels et les coûts budgétés. TransCanada a montré par le passé qu'elle pouvait prévoir raisonnablement ses coûts de R et R sur une période de plusieurs années, mais les écarts annuels entre les coûts réels et les coûts budgétés de R et R ont été considérables.

Étant donné la capacité limitée de TransCanada à maîtriser ses coûts de R et R et les écarts considérables entre les coûts réels et les coûts budgétés qui peuvent survenir à ce chapitre dans une année donnée, l'Office estime approprié de créer un compte de report pour les coûts de R et R.

Décision

L'Office ordonne que TransCanada établisse un compte de report pour l'inscription des coûts de R et R du réseau principal à compter du 1er janvier 2004.

9.2 Coûts de réglementation

Dans la décision RH-1-2002, l'Office a approuvé la création d'un compte de report pour l'inscription des coûts liés aux instances de réglementation pour l'année d'essai 2003. TransCanada a proposé que ce compte de report soit maintenu en 2004, ce à quoi aucune des parties ne s'est opposée. Dans la présente section, nous examinons les préoccupations que

plusieurs parties ont soulevées au sujet de la question de savoir s'il convient d'approuver aux fins de leur recouvrement à même les droits de transport du réseau principal en 2004 certains des coûts associés à la demande de révision de TransCanada concernant la décision RH-4-2001 et son appel subséquent à l'encontre de la décision RH-R-1-2002.

Position de TransCanada

Selon TransCanada, les frais juridiques sont des composantes légitimes de ce qu'il en coûte pour faire des affaires et ils devraient être recouvrés peu importe qu'une action en justice ait été gagnée ou perdue. Dans la mesure où les coûts sont raisonnables et engagés d'une manière prudente, ils devraient être recouvrables à même les droits.

À cet égard, TransCanada a souligné que la question de la prudence a été tranchée par l'arrêt de la Cour d'appel fédérale (CAF), qui a confirmé les principes juridiques qui étaient à l'origine de l'appel de TransCanada et en constituaient le fondement. Selon TransCanada, une application convenable de la norme de rendement équitable exige que l'Office détermine le coût du capital du réseau principal sans égard à l'incidence sur les clients et les consommateurs.

L'appel a été rejeté parce que, selon l'opinion de TransCanada, la CAF a jugé que TransCanada n'avait pas fait la preuve que l'Office avait effectivement tenu compte des intérêts des consommateurs en rendant sa décision. Le jugement de la CAF ne signifie pas que les frais d'appel devraient être rejetés comme étant déraisonnables ou imprudents.

TransCanada a soutenu que ni la demande de révision ni l'appel n'avaient été jugés « sans bien-fondé ». De plus, pour faire appel devant la CAF, TransCanada avait dû obtenir de cette dernière l'autorisation d'interjeter appel. La question préliminaire que la CAF examine en pareil cas est celle de savoir s'il existe un « point de droit défendable ». La CAF a autorisé l'appel malgré l'opposition de l'ACPP et d'autres intervenants.

TransCanada a déclaré qu'il serait inapproprié et déraisonnable de refuser le recouvrement des frais juridiques et réglementaires alors que l'action intentée en justice portait sur un point de droit défendable et que la Cour a confirmé les principes juridiques qui étaient à l'origine de l'appel et en constituaient le fondement.

TransCanada a souligné que les procédures de l'Energy and Utilities Board de l'Alberta (EUB), exposées dans le guide 31B de l'EUB, ne fournissent aucune orientation quant à la façon de régler cette question. L'EUB applique un régime de coûts qui est fort différent de celui de l'ONÉ et son pouvoir d'adjuger les dépens est prescrit par la loi.

Positions des parties

Selon l'ACPP, aucun des coûts associés à la demande de révision de TransCanada qui a entraîné la décision RH-R-1-2002 de l'Office, à l'autorisation d'interjeter appel de cette décision, à l'appel qui a subséquemment été rejeté avec dépens et aux frais payés aux intimés, ne devrait être recouvré des payeurs de droits.

L'ACPP a souligné que l'EUB ne permettrait pas le recouvrement de coûts de révisions qui ne franchissent pas la première étape du processus de révision, ni des coûts d'appels subséquents

qui sont rejetés. Elle a fait remarquer que la demande de révision n'avait pas franchi la première étape du processus de l'Office. De plus, l'appel à l'encontre de la décision découlant de la révision a été rejeté avec dépens et la CAF n'a même pas eu à se pencher sur la norme de révision.

En particulier, l'ACPP a souligné que les payeurs de droits ne devraient pas avoir à payer les coûts résultant de la décision de TransCanada de poursuivre des demandes de révision ou des appels qui ont été jugés sans bien-fondé, car ils ne constituent pas des dépenses nécessaires, raisonnables ou prudentes. Il ne fait aucun doute que les dépens que la CAF a ordonné à TransCanada de payer aux intimés ne devraient pas être recouvrés à même les droits. Selon l'ACPP, il n'est pas acceptable que les expéditeurs aient à payer des frais à cause du refus de TransCanada d'accepter une décision pondérée et motivée de l'Office.

L'Ontario a argué que TransCanada ne devrait pas recouvrer à même les droits de 2004 les dépens de 162 500 $ adjugés contre elle aux termes du jugement de la CAF. Selon l'Ontario, le fait d'inclure ces dépens dans le coût du service de 2004 serait soustraire TransCanada aux conséquences financières de l'adjudication de ces dépens contre elle. L'Ontario a soutenu qu'il n'y a aucun principe qui justifierait que TransCanada, contrairement à d'autres parties à des litiges, soit soustraite aux effets d'une adjudication des dépens faite contre elle dans une affaire qu'elle a elle-même intentée.

Le Québec a indiqué qu'il s'en remettra à la décision de l'Office pour ce qui est des coûts réglementaires qu'il convient de recouvrer, mais il estime qu'il serait indiqué d'envisager une ligne de conduite semblable à celle qu'adopte l'EUB.

Opinion de l'Office

Dans la décision RH-1-2002, l'Office a approuvé pour l'année d'essai 2003 la création d'un compte de report pour l'inscription des coûts liés aux instances de réglementation. On demande maintenant à l'Office de trancher s'il convient d'approuver en vue de leur recouvrement dans les droits du réseau principal en 2004 les coûts associés à la demande de révision et à l'appel subséquent de TransCanada.

L'Office reconnaît que les dépenses réglementaires et juridiques sont une composante légitime et intrinsèque de ce qu'il en coûte à une société pour faire des affaires. L'Office estime aussi qu'une société exploitée dans un environnement réglementé devrait pouvoir recouvrer ces coûts, dans la mesure où il peut être établi qu'ils ont été engagés d'une manière raisonnable et prudente. En l'absence de lignes de conduite applicables concernant le traitement des coûts entraînés par des révisions ou des appels, l'Office est d'avis qu'il faudrait appliquer ces deux principes, soit le caractère raisonnable et la prudence, pour déterminer si une société est en droit de recouvrer des coûts réglementaires et juridiques.

Après avoir examiné l'ensemble de la preuve, l'Office a déterminé que les coûts associés à la révision et à l'appel ont été engagés d'une manière

raisonnable et prudente. Par conséquent, il convient de permettre à TransCanada de recouvrer ces coûts, sauf le montant de 162 500 $ qu'elle a versé aux intimés dans le cadre des dépens adjugés par la CAF.

L'Office reconnaît que ces dépens n'étaient pas censés avoir un caractère punitif, et visaient plutôt à dédommager les parties de certains des frais qu'elles avaient engagés. TransCanada a versé 32 500 $ à chacun des cinq intimés. Lui permettre de recouvrer ce montant des intimés et d'autres expéditeurs pourrait annuler en partie la décision de la CAF d'adjuger ces dépens. Par conséquent, l'Office a décidé qu'il convient de permettre à TransCanada de recouvrer à même les droits les coûts réglementaires dont elle sollicite l'approbation dans le cadre de la présente demande, à l'exception du montant de 162 500 $.

Décisions

L'Office approuve les coûts de réglementation que TransCanada a présentés dans sa demande, à l'exception du montant de 162 500 $ qu'elle a versé aux intimés au titre des dépens adjugés par la CAF.

De plus, l'Office approuve le maintien de tous les comptes de report existants, tel que le propose TransCanada.

Chapitre 10

Entente relative à l'exploitation des compresseurs

En 1990, TransCanada a conclu une entente de récupération de la chaleur résiduelle avec la Potter Station Power Co. Ltd. (Potter), suivant laquelle Potter obtenait le droit exclusif d'utiliser dans sa centrale de cogénération la chaleur résiduelle (également appelée gaz d'échappement) produite par le motocompresseur 102 A1 du réseau principal (entente Potter). TransCanada a maintenant signé des ententes similaires de récupération de la chaleur résiduelle avec sa société affiliée, SEC TransCanada Électricité (SEC TCÉ), ententes qui permettent à SEC TCÉ d'utiliser dans ses installations de cogénération la chaleur résiduelle provenant de cinq stations de compression du réseau principal.

Ces ententes de récupération de la chaleur résiduelle stipulent que la chaleur doit être disponible pendant plus de 80 % de l'année contractuelle pour que TransCanada en reçoive le paiement intégral. Face à des prévisions indiquant une baisse des volumes transportés sur le réseau principal, il est apparu que cette condition ne serait peut-être pas réalisée. TransCanada a donc signé une entente relative à l'exploitation des compresseurs (EEC) avec SEC TCÉ (qui avait aussi pris en charge l'entente Potter), qui est entrée en vigueur le 6 octobre 2003. Suivant l'EEC, TransCanada convenait de faire des efforts raisonnables pour exploiter au maximum les compresseurs sources de chaleur résiduelle. En contrepartie, SEC TCÉ acceptait de payer les coûts supplémentaires, y compris des coûts fixes supplémentaires, dans la mesure où il était possible de les cerner.

L'EEC et les ententes de récupération de la chaleur résiduelle ont été soumis à l'examen des parties prenantes par suite de changements que TransCanada avait proposés au calcul du volume des économies de combustible dans le cadre de son PIÉGC de 2004. On se préoccupait principalement de savoir si TransCanada avait obtenu la juste valeur marchande de la chaleur résiduelle, et sollicité les approbations réglementaires voulues.

Position de TransCanada

TransCanada a défini la juste valeur marchande comme étant le montant qu'une autre partie est prête à payer et, bien qu'elle contestait qu'elle avait l'obligation d'obtenir une juste valeur marchande lorsque celle-ci dépassait les coûts supplémentaires, elle a déclaré que les ententes de récupération de la chaleur résiduelle et l'EEC reflétaient une juste valeur marchande. TransCanada a souligné que l'entente Potter attribuait au gaz d'échappement une valeur d'environ 50 000 $ (indexée à l'indice des prix à la consommation) et prévoyait le versement annuel d'un montant supplémentaire au titre du gaz combustible, en compensation des effets du raccordement de la centrale Potter au compresseur du réseau principal. TransCanada a soutenu que, à l'époque, Potter était la seule partie intéressée à négocier la récupération de la chaleur résiduelle, qui est sans valeur pour le réseau.

De plus, TransCanada a fait valoir que les ententes de récupération de la chaleur résiduelle sont avantageuses pour les expéditeurs, car les produits correspondants sont inscrits au crédit des

besoins en produits du réseau principal depuis les 12 dernières années. En outre, en prévoyant le recouvrement des coûts supplémentaires entraînés par l'exploitation des compresseurs à des moments où ceux-ci ne seraient peut-être pas en marche autrement, l'EEC de 2003 incite TransCanada à faire fonctionner les compresseurs et peut accroître les produits du réseau principal. Enfin, TransCanada a prétendu qu'elle s'était conformée aux normes de conduite existantes du réseau principal régissant les relations entre sociétés affiliées (Code de conduite), en date de 1997, lesquelles exigent qu'elle traite une société affiliée de la même façon que toute autre partie.

Pour ce qui est des arguments de l'ACIG et d'autres parties selon lesquels TransCanada aurait dû solliciter des approbations réglementaires, TransCanada a déclaré que, compte tenu de la décision RH-4-81 de l'Office, qui avait exclu de la base tarifaire des conduits d'échappement raccordés à une serre expérimentale, il n'était pas nécessaire qu'elle obtienne une approbation réglementaire pour le raccordement d'installations de production d'énergie à ses stations de compression, ni pour la signature des ententes relatives au gaz d'échappement. En outre, TransCanada a soutenu que les ententes de récupération de la chaleur résiduelle ne représentaient ni une vente, ni un service.

Positions des parties

L'ACPP a soutenu que les ententes de récupération de la chaleur résiduelle et l'EEC supposent un échange de valeur économique entre TransCanada et sa société affiliée, SEC TCÉ, et que les deux types d'ententes devraient se fonder sur la juste valeur de marché. De plus, l'ACPP, appuyée par l'ACIG, Coral/CA et l'Ontario, a déclaré que ces ententes sont des exemples d'opérations entre sociétés affiliées et qu'elles mettent en évidence la nécessité de réviser le Code de conduite. L'ACPP a proposé que l'Office enjoigne TransCanada de soumettre la question au GTD, en vue d'inclure un Code de conduite révisé dans la demande visant les droits du réseau principal de 2005.

L'ACIG a affirmé que la conduite de TransCanada relativement aux stations de compression raccordées aux centrales de récupération n'était pas conforme à la Loi sur l'ONÉ. Elle a soutenu que les modifications apportées aux stations de compression devraient être considérées comme des éléments d'un « pipeline », au sens de l'article 2 de la Loi sur l'ONÉ, et que, suivant l'article 45, toute déviation d'un pipeline réglementé doit recevoir l'approbation de l'Office.

L'ACIG voyait une distinction entre les conduits d'échappement raccordés à une serre, dont il était question dans la décision RH-4-81, et les ajouts apportés aux stations de compression qui participent à la cogénération, affirmant que les seconds nuisent à l'exploitation du réseau principal. Par conséquent, TransCanada aurait dû faire approuver par l'Office les modifications apportées aux cinq stations de compression, et aurait dû permettre aux parties prenantes d'examiner tout sujet de préoccupation concernant l'effet de ces changements et les coûts qu'il convenait de recouvrer de SEC TCÉ.

L'ACIG a prié l'Office d'émettre une directive pour obliger TransCanada à se conformer à la Loi sur l'ONÉ, à déposer des plan, profil et livre de renvoi pour chacune des cinq stations de compression, à cerner convenablement tous les coûts supplémentaires entraînés par les ententes

de récupération de la chaleur résiduelle et à garantir que le réseau principal soit entièrement indemnisé par SEC TCÉ pour ces coûts.

Au sujet de l'indemnisation, l'ACIG s'est dite inquiète des déclarations de TransCanada portant qu'elle n'avait aucune obligation d'obtenir une juste valeur marchande pour la chaleur résiduelle si cette valeur dépassait les coûts supplémentaires. L'ACIG a laissé entendre que la chaleur résiduelle a une valeur supérieure au montant des coûts supplémentaires et que TransCanada en avait calculé la valeur sur la base de coûts évités actualisés. L'ACIG a recommandé que l'Office se fie à la preuve présentée par Coral/CA au sujet des coûts que SEC TCÉ a évités grâce aux ententes de récupération de la chaleur résiduelle et qu'il ajuste les besoins en produits de TransCanada en fonction de cette estimation, en tenant également compte des coûts de transport.

Coral/CA ont déclaré que les expéditeurs sont en droit de s'attendre à ce que TransCanada reçoive une juste valeur marchande pour sa chaleur résiduelle, et qu'une personne raisonnable tenterait de recouvrer plus que les seuls coûts supplémentaires. Elles ont soutenu que l'approche du coût évité apprécie la valeur de la meilleure option pour l'acheteur. Coral/CA ont affirmé, de plus, que les ententes de récupération de la chaleur résiduelle auraient dû être indexées au cours du gaz naturel (comme c'était le cas pour la composante de l'indemnisation relative au gaz combustible dans l'entente Potter) et qu'une personne prudente aurait renégocié les ententes de récupération de la chaleur résiduelle en 2003 pour les aligner sur les conditions courantes.

Se fondant sur leurs calculs, Coral/CA ont proposé que l'Office établisse un compte de report et porte au crédit des besoins en produits de TransCanada la somme de 21,2 millions de dollars, qui représente la meilleure estimation des coûts évités par SEC TCÉ grâce aux ententes originales de récupération de la chaleur résiduelle, ainsi qu'un montant additionnel de 5,3 millions de dollars, représentant les coûts évités grâce à l'EEC. De plus, Coral/CA ont demandé que l'Office traite l'appréciation de la valeur de la chaleur résiduelle comme une question technique exigeant une étude plus poussée.

L'Ontario a fait remarquer que SEC TCÉ tire profit de l'EEC en ce sens que cette entente lui permet de demander que TransCanada fasse fonctionner ses compresseurs à des moments où celle-ci ne le ferait peut-être pas autrement. L'Ontario a aussi souligné que le coût d'amortissement et les coûts d'immobilisation des cinq compresseurs n'ont pas été pris en ligne de compte dans l'EEC.

Le Québec a souligné qu'étant donné les circonstances qui prévalaient à l'époque, l'entente Potter paraît raisonnable. Il a souligné, toutefois, que le contexte pour la signature d'une entente du genre n'est plus le même aujourd'hui, puisque le débit du réseau principal ainsi que les cours du gaz et de l'électricité ont changé. Le Québec a déclaré qu'il est inacceptable que TransCanada recouvre seulement les coûts supplémentaires aux termes de l'EEC, et que TransCanada n'a pas consulté l'Office ou les expéditeurs avant de conclure cette entente. Le Québec a admis qu'il est difficile d'établir une valeur raisonnable pour la chaleur résiduelle et a donc suggéré la création d'un groupe de travail chargé d'étudier la question.

Opinion de l'Office

TransCanada a conclu des arrangements matériels et financiers donnant accès au flux d'échappement, et à la chaleur produite, de certains de ses compresseurs situés le long de son réseau principal dans le nord de l'Ontario. L'utilisation de cette chaleur résiduelle dans des initiatives à valeur ajoutée est appropriée et l'Office encourage de telles initiatives.

En ce qui a trait aux arrangements matériels permettant d'avoir accès à cette chaleur résiduelle, l'ACIG s'est dite préoccupée par le fait que TransCanada n'avait pas fait de demande préalable à l'Office pour faire approuver les installations qui seraient raccordées aux compresseurs du réseau principal, ni l'impact sur l'efficience de ces compresseurs. Or, l'Office garde à l'esprit qu'il s'agit ici d'une instance visant à déterminer les droits à percevoir suivant la partie IV de la Loi sur l'ONÉ. Il estime, par conséquent, que pour ce qui concerne les questions qui doivent être tranchées dans la présente instance, il n'est pas nécessaire ni approprié d'examiner des sujets qui relèvent de la partie III de la Loi sur l'ONÉ.

Les arrangements financiers sous-tendant l'accès à la chaleur résiduelle remontent à 1990, moment où TransCanada a négocié la première entente de récupération de la chaleur résiduelle avec Potter. L'Office a entendu les vues contradictoires des parties sur la question du moment et du caractère adéquat de la divulgation faite par TransCanada des modalités des diverses ententes de récupération de la chaleur résiduelle; cependant, les produits tirés des arrangements donnant accès à la chaleur résiduelle sont comptabilisés dans les besoins en produits de TransCanada depuis 1992. De plus, l'utilisation de la chaleur résiduelle par Potter a aussi été mentionnée dans la décision GH-2-93 de l'Office.

L'Office est d'avis que TransCanada devrait s'efforcer d'obtenir le plus élevé des deux montants suivants : soit la somme des coûts supplémentaires, soit la juste valeur marchande, pour toutes les opérations non régies par un tarif qu'elle conclut avec des parties. De plus, la juste valeur marchande correspond à ce qu'un marché concurrentiel est disposé à payer. L'Office ne voit aucune indication qu'il y avait d'autres parties qui s'intéressaient à la chaleur résiduelle produite par les compresseurs du réseau principal au moment où l'entente Potter a été signée. De plus, rien dans la preuve n'a persuadé l'Office que les ententes originales de récupération de la chaleur résiduelle n'avaient pas permis de recouvrer au moins les coûts supplémentaires assumés par TransCanada, ni que les ententes de récupération de la chaleur résiduelle n'étaient pas raisonnables au moment où elles ont été conclues.

De même, l'Office trouve qu'il n'y a pas de preuve convaincante indiquant que TransCanada n'a pas fait montre de prudence en signant l'EEC du 6 octobre 2003, et constate que TransCanada s'est engagée à

recouvrer et à porter au crédit des besoins en produits du réseau principal tous les coûts supplémentaires découlant de l'EEC qu'il est possible de cerner et de quantifier.

Néanmoins, l'Office admet que la question des opérations avec des sociétés affiliées soulève des préoccupations du point de vue de la prudence et du risque de conflits. Par conséquent, l'Office s'attend à ce TransCanada se penche sur les opérations de cette nature dans le cadre du processus de mise à jour de son Code de conduite régissant les opérations avec ses sociétés affiliées, ce dont il est discuté au chapitre 11.

Chapitre 11

Code de conduite

Tout au long de l'audience, certains intervenants ont exprimé des préoccupations au sujet de la possibilité que des conflits d'intérêts surgissent entre des actions qui seraient dans le meilleur intérêt des expéditeurs et des actions qui seraient dans le meilleur intérêt des actionnaires (voir la section 4.2.1, Incitatifs à long terme, et le chapitre 10, Entente relative à l'exploitation des compresseurs). En raison de ces inquiétudes, plusieurs intervenants ont suggéré que l'Office devrait enjoindre TransCanada de réviser le Code de conduite concernant le réseau principal. En particulier, l'Ontario a indiqué qu'il faudrait prier TransCanada de réexaminer son Code de conduite, de consulter le GTD sur toutes les modifications qu'elle proposerait d'y apporter, et de déposer un Code de conduite révisé dans le cadre de sa demande visant les droits de 2005.

Pendant l'audience, TransCanada a indiqué qu'elle était disposée à entreprendre un réexamen de son Code de conduite, de concert avec les parties prenantes.

Opinion de l'Office

L'Office constate que TransCanada compte un certain nombre de sociétés affiliées avec lesquelles elle fait des affaires ou partage des services généraux. L'Office trouve que de telles relations peuvent avoir des effets bénéfiques pour les clients de TransCanada (p. ex., économies de coûts globales grâce à des gains d'efficacité), ou ne leur infliger aucun tort, mais que le risque de conflits est bien réel. En conséquence, il importe d'éclaircir comment TransCanada devrait se comporter pour traiter équitablement à la fois les expéditeurs et les actionnaires.

L'Office juge que TransCanada devrait travailler avec le GTD à mettre au point un Code de conduite révisé, et le présenter à l'Office au plus tard le 28 février 2005. Sans vouloir limiter les sujets dont le Code pourrait traiter, l'Office s'attend à ce qu'il aborde, à tout le moins, la question des opérations avec les sociétés affiliées et la politique de répartition des coûts. Dans l'éventualité où TransCanada et le Groupe de travail sur les droits ne parviendraient pas à s'entendre sur un Code de conduite convenable, TransCanada devrait présenter à l'Office, dans les mêmes délais, son Code de conduite révisé et une justification à l'appui.

Décision

L'Office enjoint TransCanada de soumettre à son approbation un Code de conduite révisé, au plus tard le 28 février 2005.

Chapitre 12

Dispositif

Les chapitres qui précèdent, ainsi que l'ordonnance AO-2-TGI-07-2003, constituent nos Motifs de décision relativement aux aspects de la demande visant les droits de 2004 dont l'Office a traité au cours de la phase I de l'instance RH-2-2004.

J-P. Théorêt
Membre présidant l'audience

D.W. Emes
Membre

G. Caron
Membre

Calgary (Alberta)
Septembre 2004

Annexe I

Ordonnance AO-2-TGI-07-2003

ORDONNANCE AO-2-TGI-07-2003

RELATIVEMENT À la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la Loi) et à ses règlements d'application;

RELATIVEMENT À une demande déposée par TransCanada PipeLines Limited (TransCanada), en vertu de la partie IV de la Loi, en vue d'obtenir des ordonnances fixant et approuvant les droits qu'elle percevra au titre des services de transport offerts sur son réseau principal de transport de gaz naturel (réseau principal) au cours de la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2004;

RELATIVEMENT À l'ordonnance d'audience RH-2-2004.

DEVANT l'Office, le 25 août 2004.

ATTENDU QUE TransCanada a déposé une demande datée du 12 novembre 2003 en vue de faire approuver les droits provisoires exigibles sur le réseau principal à compter du 1er janvier 2004;

ATTENDU QUE l'Office, le 18 décembre 2003, a approuvé la demande du 12 novembre 2003 de TransCanada, telle qu'elle a été modifiée le 3 décembre 2003, et a rendu l'ordonnance TGI-07-2003;

ATTENDU QUE TransCanada a déposé une demande datée du 26 janvier 2004 en vue d'obtenir une ordonnance fixant les droits justes et raisonnables qu'elle pourra percevoir relativement aux services de transport offerts sur son réseau principal pendant la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2004 (demande visant les droits de 2004);

ATTENDU QUE l'Office, le 23 mars 2004, a délivré l'ordonnance d'audience RH-2-2004 et les instructions connexes, afin de convoquer une procédure en deux phases pour l'examen de la demande visant les droits de 2004 de TransCanada;

ATTENDU QUE l'Office a tenu une audience publique orale à Ottawa (Ontario), qui s'est déroulée entre le 14 et le 25 juin 2004, pendant laquelle il a entendu la preuve et la plaidoirie présentées par TransCanada et toutes les parties intéressées sur les questions faisant partie de l'instance RH-2-2004, phase I;

ATTENDU QUE l'Office, le 23 juillet 2004, a rendu l'ordonnance modificatrice AO-1-TGI-07-2003 pour approuver des droits provisoires révisés exigibles à compter du 1er août 2004;

ATTENDU QUE les décisions de l'Office découlant de l'instance RH-2-2004, phase I sont énoncées dans ses Motifs de décision en date de septembre 2004 et la présente ordonnance;

À CES CAUSES, IL EST ORDONNÉ QUE, conformément à la partie IV de la Loi :

1. TransCanada doit, aux fins de la comptabilité, de l'établissement des droits et du Tarif, mettre en application les décisions énoncées dans la décision RH-2-2004, phase I, datée de septembre 2004, et la présente ordonnance;

2. TransCanada continuera de percevoir des droits provisoires sur le réseau principal, au niveau établi aux termes de l'ordonnance AO-1-TGI-07-2003, dans l'attente d'une décision concernant l'instance RH-2-2004, phase II.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

Le secrétaire,

Michel L. Mantha